

Säkerheten i vägtrafiken 2006–2010



KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Säkerheten i vägtrafiken 2006–2010
Kommunikationsministeriet

Program och strategier 9/2005
ISSN 1457-747X (trycksak), 1795-4037 (nätpublikation)
ISBN 952-201-580-6 (trycksak), 952-201-581-4 (nätpublikation)

Layout
Workshop Pälviä

Tryckeri
Vammalan Kirjapaino Oy 2006

Omslagsbild: Antero Aaltonen
Övriga bilder: Antero Aaltonen, Seppo Sarjamo, Hannele Sartjärvi, Fotovisio och Futureimagebank

Den elektroniska versionen av publikationen finns på adressen
www.mintc.fi/svenska
www.mintc.fi/ohjelmiajastrategioita

Säkerheten i vägtrafiken 2006–2010

1	<i>Inledning</i>	6
2	<i>Trafiksäkerhet som en del av trafikpolitiken</i>	8
2.1	Trafikpolitikens effektivitetsmål	8
2.2	Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten	9
3	<i>Trafiksäkerhetssituationen och målen</i>	10
3.1	Trafiksäkerhetssituationen i förhållande till de uppställda målen	11
3.2	Döda och skadade i trafiken	12
3.3	Finländsk trafiksäkerhet i en internationell jämförelse	14
3.4	Trafikbeteende	14
4	<i>Verksamhetsmiljön och dess utmaningar</i>	16
4.1	Utvecklingen av trafikmängden	16
4.2	Ekonomisk utveckling	17
4.3	Ny teknik	18
4.4	Befolkningsrelaterade förändringar	19
5	<i>Åtgärder för att förbättra säkerheten</i>	20
5.1	Mötesolyckor på huvudvägar	22
5.2	Olyckor med fotgängare och cyklister i bosättningscentra	26
5.3	Alkohol- och drogrelaterade olyckor	30
5.4	Olyckor i yrkestrafiken	33
5.5	För hög körhastighet	36
5.6	Lindring av följderna vid trafikolyckor	40
5.7	Andra problemområden och åtgärder	44
6	<i>Uppföljning av utfallet och effekterna av programmet</i>	48
6.1	Uppföljning av programmets utfall	49
6.2	Utvärdering av åtgärdernas effektivitet	49

Delegationens sammansättning (medlemmar och *suppleanterna*):

ordförande överdirektör **Harri Cavén**, Kommunikationsministeriet

vice ordförande regeringsrådet **Matti Roine**, Kommunikationsministeriet

- äldre regeringssekreterare **Anna-Liisa Tarvainen**, Kommunikationsministeriet
överingenjör **Juha Valtonen**, Kommunikationsministeriet
- lagstiftningsrådet **Lena Andersson**, Justitieministeriet
konsultativ tjänsteman **Aarne Kinnunen**, Justitieministeriet
- polisinspektör **Timo Ajaste**, Inrikesministeriet
överkommissarie **Heikki Seppä**, Inrikesministeriet
- undervisningsrådet **Seppo Niinivaara**, Undervisningsministeriet
undervisningsrådet **Raija Meriläinen**, Undervisningsministeriet
- överinspektör **Veli-Matti Risku**, Social- och hälsovårdsministeriet
överinspektör **Merja Söderholm**, Social- och hälsovårdsministeriet
- överingenjör **Leena Silfverberg**, Miljöministeriet
byggnadsrådet **Mauri Heikkonen**, Miljöministeriet
- direktör **Aulis Nironen**, Vägförvaltningen
trafiksäkerhetschef **Auli Forsberg**, Vägförvaltningen
- trafikingenjör **Silja Siltala**, Kommunförbundet
chef för samhällstekniken **Jussi Kauppi**, Kommunförbundet
- verkställande direktör **Matti Järvinen**, Trafikskyddet
forskningschef **Sirpa Rajalin**, Trafikskyddet
- verkställande direktör **Ulla Niku-Koskinen**, Trafikförsäkringscentralen
trafiksäkerhetsdirektör **Pekka Sulander**, Trafikförsäkringscentralen
- arbetarskyddssekreterare **Pertti Sulasalmi**, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
lönesekreterare **Marko Varajärvi**, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- ordförande **Seppo Asikainen**, Centralorganisationen för Motortrafik rf
verkställande direktör **Pasi Nieminen**, Centralorganisationen för Motortrafik rf
- direktör **Harri Kallberg**, Tieliikenteen Tietokeskus
ombudsman för transportekonomiska ärenden **Maire Kaartama**, Näringslivets centralförbund
- ordförande **Hannele Luukkainen**, Suomen Liikenneliitto SuLi ry
DI **Antero Naskila**, Suomen Liikenneliitto SuLi ry
- forskare **Sirkku Laapotti**, Åbo universitet
professor **Matti Syvänen**, Tammerfors universitet
- specialforskare **Pirkko Rämä**, Statens tekniska forskningscentral
laboratoriechef **Pirjo Lillsunde**, Folkhälsoinstitutet
- specialforskare **Harri Peltola**, Statens tekniska forskningscentral
specialforskare **Veli-Pekka Kallberg**, Statens tekniska forskningscentral
- trafikredaktör **Esko Riihelä**
trafikredaktör **Martti Merilinna**

Till kommunikationsministeriet

Statsrådet fattade 2001 ett principbeslut om att antalet förolyckade i trafiken år 2010 skall vara högst 250. Målet var ambitiöst, eftersom antalet dödsoffer i trafiken inte har minskat på önskat sätt under de tio senaste åren. Avsikten med denna trafiksäkerhetsplan för åren 2006–2010 är att presentera åtgärder som gör det möjligt att uppnå målet.

Planen har utarbetats av en trafiksäkerhetsdelegation som arbetade under åren 2003–2005. Delegationen biträdades även av utomstående sakkunniga. Överingenjör **Juha Valtonen** har verkat som delegationens sekreterare.

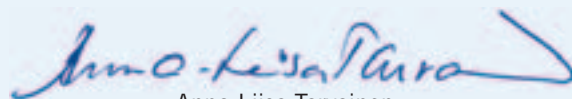
Helsingfors den 14 december 2005



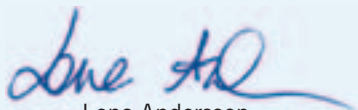
Harri Cavén



Matti Roine



Anna-Liisa Tarvainen



Lena Andersson



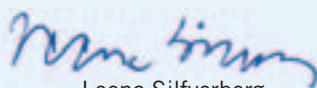
Timo Ajaste



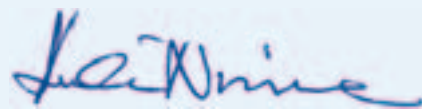
Seppo Niinivaara



Veli-Matti Risku



Leena Silfverberg



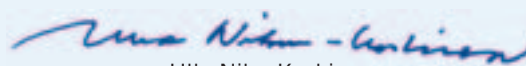
Aulis Nironen



Silja Siltala



Matti Järvinen



Ulla Niku-Koskinen



Pertti Sulasalmi



Seppo Asikainen



Harri Kallberg



Hannele Luukkainen



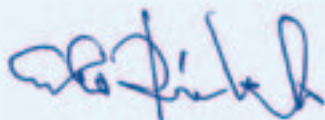
Sirkku Laapotti



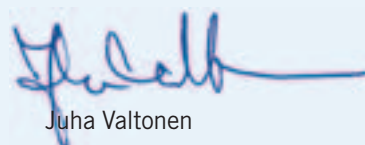
Pirkko Rämä



Harri Peltola



Esko Riihelä



Juha Valtonen

1 Inledning



Detta program, som har beretts av trafiksäkerhetsdelegationen, syftar till att förbättra säkerheten i vägtrafiken under åren 2006–2010. Säkerheten är en central kvalitetsfaktor inom alla trafikformer. Också inom vägtrafiken är visionen att dödsfall och allvarliga skador helt skall kunna undvikas.

Visionen har konkretiserats genom att man har uppställt som mål att antalet trafikdödade år 2025 skall vara under 100, dvs. en fjärdedel av den nuvarande siffran. Detta kräver ett planmässigt utvecklingsarbete och ett gemensamt ansvar för att förbättra trafiksystemet. Det förutsätter ett förbättrat samarbete mellan de organisationer och aktörer som deltar i utvecklingsarbetet. Dessutom måste också alla vägtrafikanter – både i egenskap av enskilda individer och vägtrafikantgrupper – bära sitt ansvar.



Trafik och rörlighet är en av de grundläggande faktorerna för samhällelig välfärd. Målet för den finländska trafikpolitiken är ett intelligent trafiksystem som realiserar och stöder en hållbar utveckling. Säkerheten i vägtrafiken anses vara en av vårt trafiksystems viktigaste kvalitetsfaktorer och en del av medborgarnas totalsäkerhet. Den uppkommer som ett resultat av en gemensam vilja och gemensamma handlingar, där såväl olika aktörer som bedriver säkerhetsarbete som vägtrafikanter och organisationer deltar.

Finland befinner sig nära en världsledande nivå då det gäller trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsarbetet i vårt land har en lång historia. Utmärkande för trafiksäkerhetsarbetet har varit högt ställda mål och en programmässighet som kombinerar olika åtgärder. Samarbete mellan myndigheter och organisationer inom området och ett omfattande politiskt stöd för åtgärderna har eftersträfvats. Förbättrandet av trafiksäkerheten har gett goda resultat. På 1970-talet, då situationen var som värst, dog nästan 1 200 och skadades 16 000 människor om året i den finländska vägtrafiken. På 2000-talet har antalet trafikdödade sjunkit till under 400 och de skadade till ca 9 000. Trafikmängden har under denna tid ökat till ungefär det tredubbla.

Planer som styr trafiksäkerhetsarbetet har uppgjorts i enlighet med nuvarande praxis sedan år 1993. Dessa har legat till grund då statsrådet till stöd för dem har avgett ett principbeslut om att förbättra trafiksäkerheten i form av en politisk viljeyttring. Trafiksäkerhetsplanen för åren 2001–2005 ingick i den av statsrådet godkända långsiktiga trafiksäkerhetsvisionen. Denna säger att:

Vägtrafiksystemet skall planeras så att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken.

Visionen stöder sig på synen att en bristande trafiksäkerhet är ett omfattande folkhälsoproblem som berör många samhällssektorer. Den ger trafiksäkerhetsarbetet ett gemensamt, inspirerande mål och en etisk grund. Visionen baserar sig på tanken att människan är benägen att göra misstag och dåligt tål följderna av olyckor. Därför måste man kunna utveckla trafiken och tjänster i anslutning till denna enligt människans behov och förutsättningar så att misstag inte leder till allvarliga följder. Detta tankesätt har sedan länge styrt utvecklingen av flyg-, båt-, och järnvägstrafiken samt arbetssäkerheten. Visionen lyfter fram

människans liv och hälsa som de primära värdena. Dessa har man som mål att skydda också i vägtrafiken även om det i praktiken inte är möjligt eliminera olycksriskerna fullkomligt.

Trafiksäkerheten utvecklas i riktning mot visionen med hjälp av tidsbundna konkreta delmål. Målet för Finlands trafikpolitik är att i enlighet med visionen kontinuerligt förbättra säkerheten mot en nivå med högst 100 trafikdödade år 2025. I jämförelse med den nuvarande säkerhetsnivån innebär detta att det måste ske en minskning på närapå tre trafikdödsfall för varje fyra nuvarande dödsoffer. Samtidigt förutsätter det att den långsamma säkerhetsutveckling som nu har rått i ungefär tio år kan förbytas i en snabb förbättring av säkerheten.

I denna trafiksäkerhetsplan för åren 2006–2010 presenteras sådana åtgärder för att lösa de problem som konstaterats förekomma i vägtrafiken, vilkas realiserande leder till att säkerheten förbättras i visionens anda och med sikte på målet. Realiserandet styrs av ett samhällsekoniskt perspektiv, enligt vilket begränsade resurser utnyttjas på ett ekonomiskt och produktivt sätt.

Detta program betonar också det gemensamma ansvaret för trafiksäkerheten. Vägtrafiken är ett system som byggs ut och regleras i växelverkan med vägtrafikanterna; i utbyggnaden och regleringen av systemet deltar många olika aktörer i samarbete och det utnyttjas av många olika grupper, av vilka det krävs samspel. Interaktionen i regleringen av systemet kan förbättras, samarbetet mellan de aktörer som ansvarar för säkerhetsarbetet kan effektiviseras och samspelet i trafiken kan ökas.

Bakom idén till och beredningen av planen står en stor grupp experter på olika områden; de representerar vägtrafiken, forskningsinstitut och olika förvaltningsområden. En användning av de ur säkerhetssynvinkel effektivaste åtgärderna förutsätter ett nära samarbete mellan statens olika förvaltningsområden, resten av den offentliga sektorn och organisationer samt ett starkt engagemang bland dessa parter för realiserandet av de föreslagna säkerhetsåtgärderna. Realiserandet av planen uppföljs genom trafiksäkerhetens utveckling och en uppföljningsrapport som skall göras årligen.

På sista tiden har man fäst uppmärksamhet vid orden "olycka" och "skada" och om de kan användas i beskrivningen av sådana negativa överraskningar och förluster som sker i trafiken. Det är fråga om händelser som människor förorsakar, vilka inte ens närapå alltid är rena olyckor, utan en medveten risktagning eller åtminstone risktolerans, antingen då systemet planeras eller utnyttjas. Utan att sträva efter att ersätta i praktiken etablerade begrepp, såsom olycksstatistik eller olycksundersökning, används i denna plan begreppen "kollision", "sammanstötning" och "olyckshändelse" i tillämpliga sammanhang vid sidan av de traditionella begreppen; t.ex. "frontalkrock" eller "mötesolycka", "sammanstötning med en fotgängare" eller "fotgängarolycka" och "platsen för olyckshändelsen" eller "skadeplatsen".

2 Trafiksäkerhet som en del av trafikpolitiken



Att transporter och trafiken fungerar och är säkra samt att miljöolägenheterna är små är kommunikationsministeriets samhälleliga effektivitetsmål, till vilka begränsade resurser effektivt måste koncentreras. Främjandet av säkerheten i den finländska trafiken överensstämmer med EU:s linjer och det genomförs i samarbete mellan den offentliga makten, organisationer samt producenter av transporttjänster och vägtrafikanter. Den offentliga maktens roll är att skapa författningar och normer samt att realisera det egna områdets åtgärder inom respektive förvaltningsområde. Organisationer, företag och vägtrafikanter bidrar med sin andel så att helheten täcker såväl riksomfattande, regionala som lokala åtgärder. Då man beslutar om åtgärder för att främja säkerheten och allokera begränsade resurser går det inte att helt undvika konflikter, men de måste försöka jämkas, eftersom en förbättrad säkerhet ligger i allas intresse och samarbete bidrar till att denna uppnås.

2.1 Trafikpolitikens effektivitetsmål

Den finländska trafikpolitikens långsiktiga mål är intelligent rörlighet och transport som bygger på en hållbar utveckling. Detta förutsätter att man i beslut som gäller trafiken beaktar de ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella aspekterna i anslutning till trafiken. I enlighet med de landsomfattande markanvändningsmålen strävar man efter att förenhetliga samhällsstrukturen, förbättra kvaliteten på livsmiljön och minska rörelsebehovet. Säkerhet och hälsa hör till trafikpolitikens viktigaste mål.

Kommunikationsministeriet samhälleliga effektivitetsmål för den närmaste framtiden är indelade i tre områden. Dessa är:

- att garantera att transporter och trafiken fungerar (t.ex. trafikledshållning och främjande av kollektivtrafik),
- att främja trafiksäkerheten och
- att minska miljöolägenheterna.

I praktiken är det vilka resurser som anslås för de olika ändamålen som slutligen avgör hur väl de uppställda effektivitetsmålen kan realiseras. I Finland har man under de senaste åren strävat efter att stävja ökningen av de offentliga utgifterna. Detta har haft den effekten att man har följt en stram linje i fråga om finansieringen för väghållningen. Inga större förändringar i denna linje är att vänta under den tidsperiod som planen gäller.

Ett uppnående av trafiksäkerhetsmålen förutsätter att begränsade resurser utnyttjas på ett så ekonomiskt och produktivt sätt som möjligt. Det förutsätter också ett mer systematiskt och fastare samarbete än hittills mellan statens olika förvaltningsområden och -nivåer när det gäller hanteringen av trafiksäkerhetsfrågor. Både inom kommunikationsministeriets och andra ministeriers förvaltningsområden har för planeringsperioden uppgjorts program och strategier, i vilka ingår sådant som ansluter till trafiksäkerheten. Dessa är bl.a. programmet för den inre säkerheten, som innehåller linjer för samarbete vid olycksfall samt ett riksomfattande alkoholprogram, som ger

möjlighet att påverka även alkoholproblem inom trafiken. Kommunikationsministeriets strategier och program som gäller bl.a. främjandet av kollektivtrafik, fotgängartrafik och cykeltrafik samt hindersfri rörlighet, gagnar också trafiksäkerheten. I denna plan har beaktats de möjligheter att förbättra trafiksäkerheten som dessa parallellprogram erbjuder.

Finlands trafikpolitiska lösningar påverkas också av den Europeiska unionens linjer. I EU har uppställts som säkerhetsmål för vägtrafiken att halvera antalet dödsoffer i trafiken fram till år 2010. Som stöd för målet publicerade kommissionen år 2003 åtgärdsprogrammet *Att rädda 20 000 liv på våra vägar*. Där har fastslagits de vanligast förekommande orsakerna till olyckor som de viktigaste problemobjekten i det europeiska trafiksäkerhetsarbetet: för hög och olämplig hastighet; konsumtion av alkohol och droger eller trötthet; underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar; otillräckligt krockskydd hos fordonet; platser med hög olycksfrekvens (brister i infrastrukturen); yrkesförarnas brott mot bestämmelserna om kör- och vilotider samt dålig sikt som gör det svårt att se andra trafikanter eller begränsningar av förarens synfält.

2.2 Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetsarbetet skall inte ses som någon separat funktion, utan säkerhetstänkandet skall införlivas i all trafikrelaterad verksamhet.

Den offentliga sektorns uppgift är att skapa ramar för en verksamhetsmiljö där medborgarna skall kunna röra sig tryggt oberoende av färd sätt. Grundförutsättningar för säkerhetsarbetet är bl.a. lagstiftningen på området, planering och planläggning av markanvändningen, utbyggnad och underhåll av de viktigaste trafiknäten, trafikdirigering och anordning av övervakning samt de åtgärder av hälsovården som olyckorna ger upphov till. Den offentliga sektorn finansierar också en stor del av den forsknings- och utvecklingsverksamhet som ansluter sig till säkerheten.

Ansvar för säkerheten gäller även företag och organisationer. Hur näringslivet förhåller sig till transporternas säkerhet har en stor betydelse med tanke på hela trafiksäkerheten. Genom att utnyttja branschens egen kunskap kan säkerheten införlivas i de logistiska processerna och den övriga vägtrafiken.

Också vägtrafikanterna har ett ansvar för säkerheten. Även om misstag i trafiken accepteras, måste var och en undvika medvetet risktagande, följa trafikreglerna och använda tillbuds stående säkerhetsanordningar och -tjänster. Endast på så sätt får vägtrafikanterna den förbättrade säkerhet som man genom att utveckla systemet strävar efter att uppnå. Den offentliga makten har ansvar för att beakta vägtrafikanternas aktivitet i

samband med utvecklandet av trafiksystemet samt att till vägtrafikanterna förmedla korrekt information om systemets verksamhetsprinciper. Vägtrafikanterna är ansvariga för att beakta dessa principer för en säker trafik i sin dagliga rörlighet.

Ett framgångsrikt arbete förutsätter att aktörerna inom området fokuserar på de kärnområden som de behärskar bäst. Samtidigt behövs dock också ömsesidigt stödjande åtgärder från olika verksamhetssektorer. Ansvar måste också mer än tidigare delegeras nedåt i förvaltningen till regional- och lokal nivå. På så sätt flyttas arbetet närmare medborgarna och de aktörer som berörs i praktiken. Det är den offentliga maktens uppgift att koordinera verksamheten så att den ligger i linje med de gemensamma målen och åtgärderna kompletterar varandra. På riksnivå är det kommunikationsministeriet som har huvudansvaret för koordineringen av vägtrafiksäkerheten. Koordineringen realiseras bl.a. med hjälp av gemensamt godkända program och planer, till vilka också denna av trafiksäkerhetsdelegationen uppgjorda plan hör.

I allmänhet råder en enighet om behovet av att förbättra trafiksäkerheten. Däremot uppstår ofta en kritisk debatt om de medel som skall användas, eftersom det finns en rädsla för att de förutom att ge de önskade säkerhetseffekterna skall förändra trafiksystemet i en riktning som är ogynnsam med tanke på övriga målsättningar. Att röra sig snabbt och att röra sig säkert står ofta mot varandra. Strävan efter höga hastigheter i trafiken ökar olycksrisken och ger upphov till allvarigare olyckor. Ett ökat samarbete samt en öppen diskussion och interaktion är metoder med hjälp av vilka eventuella konflikter kan undvikas och jämkas.

I sista hand är avgörandena om resurser till trafiken politiska beslut både på det statliga och det lokala planet. Det är viktigt att beslutsfattarna har tillgång till tillräckligt med forskning, utgående från vilken de kan bedöma olika åtgärders effekter på säkerheten. Detta förutsätter att både planerare och beslutsfattare systematiskt får tillgång till en mångsidig information gällande säkerhet i alla skeden av beslutsfattandet.

Säkerhetsprogrammen skall bygga på resultaten från forsknings- och utvecklingsarbete. Lösningar som tillämpas skall fortlöpande uppföljas och utvärderas och nya metoder kan tas fram genom försök. Sammanställandet av programmen avslöjar samtidigt behoven av ny information och fungerar som incitament för forsknings- och utvecklingsprojekt.

3 Trafiksäkerhetssituationen och målen



Trafiksäkerhetsvisionen är att ingen skall behöva dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Det kvantitativa målet för de planer som styr säkerhetsarbetet är att antalet dödade i trafiken minskas till under 250 till år 2010, vilket innebär att säkerhetsnivån måste förbättras med 6–7 % om året. I förhållande till befolkningsmängden skulle man då uppnå en nivå om 4,7 offer/100 000 invånare, när den nuvarande nivån är 7,2. I en internationell jämförelse befinner sig Finland nära toppen, även om en del andra europeiska länder förutom de nordiska länderna under de senaste åren gått förbi Finland. Olyckorna drabbar alla vägtrafikantergrupper, men de flesta dödsoffren är personbilsförare och -passagerare (över 200 per år) samt fotgängare och cyklister (nära 100 per år). I förhållande till sin andel av befolkningen löper unga (15–24 år) och äldre (över 65 år) vägtrafikanter en oproportionellt hög risk att förolyckas. Orsakerna till olyckorna är mycket skiftande, men även onödigt risktagande förekommer. Överhastighet, rattfylleri och underlåtenhet att använda säkerhetsbälte samt avsaknad av cykelhjälm och reflex är vanliga i samband med allvarliga olyckor likaså att man försummar att använda cykelhjälm och reflex.



3.1 Trafiksäkerhetssituationen i förhållande till de uppställda målen

Trafiksäkerhetsvisionen sporrar till att ställa ambitiösa mål och skapar en kontinuitet i trafiksäkerhetsarbetet.

Konkreta numerära mål mäter hur framgångsrikt arbetet för att förbättra trafiksäkerheten är. Det senaste decenniet uppställdes som mål att antalet döda i trafiken skulle halveras fram till år 2000. Trafiksäkerhetsutvecklingen var långt i linje med detta mål (bild 1). I praktiken innebar detta att det istället för två dödsfall nu bara inträffade i medeltal ett dödsfall i trafiken om dagen.

Nästa mål som uppställdes i Finland var att antalet döda i trafiken skall sjunka till 250. Från första början var tidsplanen den att målet skulle nås till 2005, men i statsrådets principbeslut från år 2001 ändrades året till 2010. Statsminister **Matti Vanhanen**s regering fastställde målet i sitt regeringsprogram år 2004 och fogade till det ett delmål för regeringsperioden: år 2007 skall antalet dödade i trafiken vara högst 290. Det långsiktiga målet är att minska antalet trafikdödade i Finland till under hundra till år 2025.

Hittills har trafiksäkerheten inte förbättrats som önskat. För att målet för 2010 skall kunna uppnås, krävs (räknat från nivå år 2004) att dödsfallen i trafiken årligen minskar med 6–7 %, eller med drygt 20 trafikdödade.

Med tanke på det långsiktiga säkerhetsarbetet är det inte rimligt att fortlöpande ändra målen enligt den rådande situationen. Riktningen för säkerhetssträvandena är klar. Måluppfyllelsen beror på de tillbudsstående resurserna och förän-

dringar i verksamhetsmiljön, därför handlar det mer om tidsplanen för målen.

Om vi håller fast vid de uppställda målen innebär det också att vi i Finland tills vidare inte tillämpar EU:s mål om att antalet trafikdödade skall halveras till år 2010. EU:s mål skulle för Finlands del innebära en minskning av trafikdödsfallen till 200, vilket skulle innebära 3,8 döda per 100 000 invånare. Finlands nuvarande mål för 2007 (290) i förhållande till befolkningens mängden motsvarar 5,5 och målet för år 2010 är 4,7 trafikdödade per 100 000 invånare.

Målen för förbättrande av trafiksäkerheten för åren 2006–2010:

Antalet dödade och skadade i vägtrafiken skall kontinuerligt sjunka.

År 2010 skall antalet dödade i trafikolyckor vara högst 250.

Även om man i säkerhetsvisionen förutom förhindrandet av dödsfall också har beaktat svåra skador, har de kvantitativa säkerhetsmålen i praktiken fastställts enbart att gälla antal dödade i trafikolyckor. I Finland statistikförs inte allvarliga skador separat från alla skador, så tills vidare finns det inte möjlighet till en statistisk utvärdering och uppföljning av dessa.

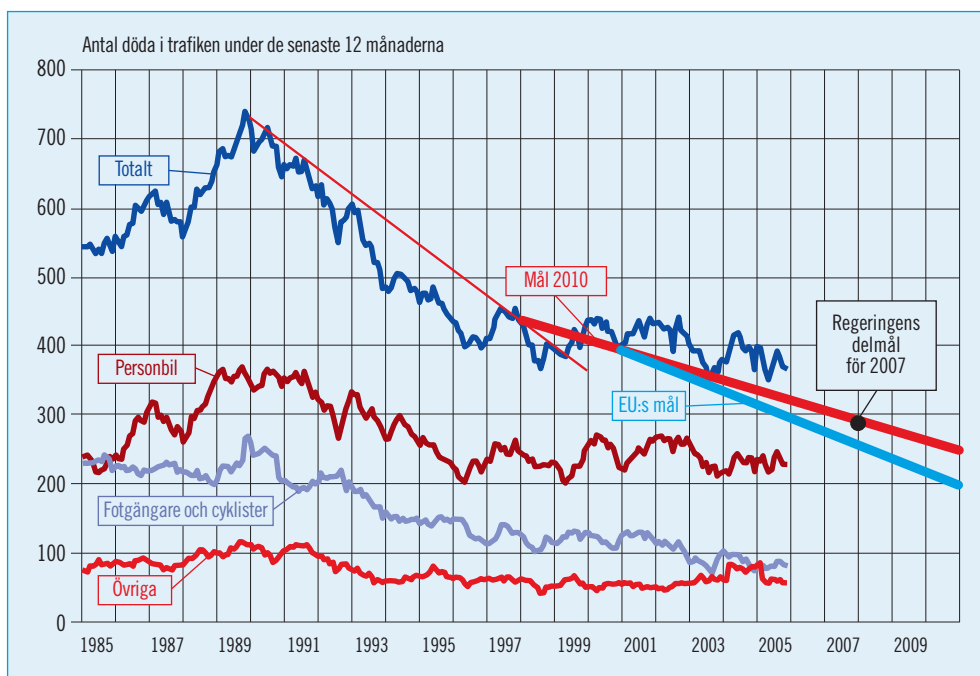


Bild 1. Uppföljning av trafiksäkerhetsmålen. Antal döda i trafiken 1985–2005, målet för 2010 samt regeringens delmål för 2007.

Källa: Statistikcentralen

3.2 Döda och skadade i trafiken

Sedan mitten av 1990-talet har i Finland årligen dött ca 400 människor i vägtrafiken. Under 2003 och 2004 skedde det något färre dödsfall i trafiken. Enligt uppgifter från polisen har antalet skadade i trafiken rört sig runt 9 000 och antalet trafikolyckor som försäkringsbolagen ersatt har varit runt 14 000 årligen. Antalet trafikskador som ersatts från trafikförsäkring-
en har varit ca 85 000 per år.

När man studerar antalet trafikdödade per åldersgrupp i relation till folkmängden stiger andelen brant då man går från barn till ungdomar och från medelålders människor till äldre. Andelen dödsfall i trafiken i åldersgrupperna över 65 år är ungefär det dubbla jämfört med de medelålders åldersgrupperna.

Risken för barn under 15 år att dö i trafiken har minskat under 2000-talet jämfört med 1990-talet. Antalet döda barn sjönk klart år 2004. Antalet omkomna barn var 13, vilket är klart färre än medeltalet under de senaste åren. Av de barn som dött i trafiken har lite under hälften varit passagerare i personbilar. Riskerna med cyklande och mopedåkning syns i form av dödsfall då åldern stiger över 10 år.

Antalet unga (15–24-åringar) som dött i trafiken har hållits på en genomsnittlig nivå, sett ur ett längre tidsperspektiv. Årligen har ca 85 unga omkommit (95 år 2004). Av dem dog över 70 % i personbilar.

Antalet medelålders människor dödade i vägtrafik har sjunkit lite under de senaste åren. I synnerhet antalet som dött i personbilar har sjunkit i denna åldersgrupp.

Beträffande antalet äldre (över 65 år) trafikdödade har det inte skett just någon förändring på 2000-talet. Årligen avlider ca 100 äldre, eller en fjärdedel av alla som dör i trafiken.

De äldre löper en hög risk att dö i trafiken och de äldres relativa andel av befolkningen växer under hela planeringsperioden. Andelen över 65 år förväntas stiga från nuvarande 15,9 % till 17,4 % år 2010 och andelen över 75 år i motsvarande mån från 7,3 % till 7,9 %. Ökningen av andelen äl-

dre torde tillta brant på 2010-talet. Ökningen av antalet äldre torde inte i sig förorsaka någon dramatisk ändring i trafiksäkerheten under planeringsperioden, men den bidrar till att göra måluppfyllelsen till mer av en utmaning.

Resande i personbil

I vägtrafiken dör flest människor som förare av och passagerare i personbilar. Deras andel av alla som dör och skadas i trafiken är ca 60 %. Ungefär en tredjedel av dem är unga (15–24 år). Mötes- och avkörningsolyckor täcker tillsammans ungefär tre av fyra som dött i personbilar.

Av de dödsolyckor som inträffar på huvudvägarna är 43 % frontalkrockar. Dessa inträffar förhållandevis oftare i vinter- än i sommarföre. I en allvarlig frontalkrock är motparten ofta ett tungt fordon. Ett sådant är årligen delaktigt i ungefär 100 dödsfall i trafiken, varav över hälften är frontalkrockar. I ungefär nio fall av tio har kollisionen orsakats av att det lättare fordonet kommit över på det mötande tunga fordonets körfält.

Att personbilar kör av vägen orsakar den största delen av de allvarliga olyckor som inträffar på det lägre vägnätet. I samband med dessa förekommer oftare än vanligt alkohol, överhastighet och ett medvetet risktagande.

Ca 70 % av de unga i åldern 17–24 år som dör i trafikolyckor är förare eller passagerare i personbilar. I personbilar dör årligen i medeltal 63 unga och över 1 500 skadas. Även om antalet trafikdödade i bilar som framförs av unga har sjunkit under de senaste åren så har de unga varit ungefär dubbelt överrepresenterade i allvarliga olyckor i förhållande till åldersgruppens storlek. Typiskt för unga förare är en avkörning som sker under sommarmånaderna och på veckoslut. Utmärkande drag för olyckorna är hög hastighet, alkohol och inget säkerhetsbälte. Föraren är ofta en ung man med relativt liten körvana.

De äldres andel av de som förolyckats i personbil har ökat. Medan var sjätte av dem som omkom i personbil var 65 år vid

Tabell 1. Antalet döda i trafiken enligt åldersgrupp och folkmängd 2004.

Vägtrafikanter	0–5	6–9	10–14	15–17	18–20	21–24	25–34	35–64	65–74	75–	Totalt
Fotgängare	–	1	–	3	–	1	3	18	10	13	49
Cykel	–	–	–	1	–	–	3	6	6	10	26
Moped	–	–	2	3	–	1	–	3	3	2	14
Motorcykel	–	–	1	2	–	6	1	8	1	1	20
Personbil	5	3	–	10	30	30	25	70	24	24	221
• Förare	–	–	–	1	23	20	21	55	14	17	151
• Passagerare	5	3	–	9	7	10	4	15	10	7	70
Annan bil	–	1	–	2	4	2	11	17	3	–	40
Annan vägtrafikanter	–	–	–	–	–	–	1	4	–	–	5
Totalt	5	5	3	21	34	40	44	126	47	50	375
Folkmängd	34 576	241 551	331 433	191 208	193 660	266 601	637 207	2 202 435	450 525	380 415	5 236 611
Döda/100 000 inv.	1,5	2,1	0,9	11,0	17,6	15,0	6,9	5,7	10,4	13,1	7,2

ingången av 2000-talet, har under de senaste åren var femte varit äldre. De äldre bilförarnas allvarliga olyckor inträffar oftast i korsningar.

I rattfylleriolyckor dör årligen ca 80 personer. Två av tre som omkommer är berusade förare. Andra omkomna är huvudsakligen rattfylleristens passagerare. Ungefär åtta utomstående dör årligen i rattfylleriolyckor. Av de rattfulla som var inblandade i olyckor som lett till döden var nästan 40 % under 25 år. Av dem var 90 % män. Av rattfylleriolyckorna var största delen avkörningar eller mötesolyckor. I rattfyllerifall skadas årligen ca 1 100 människor. Under de senaste åren har antalet skadade ökat.

Fotgängare och cyklister

Antalet trafikdödade fotgängare och cyklister har minskat på 2000-talet. År 2004 dog 49 fotgängare, vilket var färre än år 2003. Närmare hälften av de omkomna var 65 år eller äldre. I medeltal var fyra av de omkomna barn. Antalet döda på skyddsvägar har hållits konstant under de senaste åren. Av dödsfallen bland fotgängare har ca hälften inträffat i mörker eller skymning.

Cyklisternas vägtrafikolyckor har klart minskat under de senaste åren. Antalet dödsfall bland cyklister har halverats jämfört med läget i början av 2000-talet. Under åren 2000–2002 dog i medeltal 55 cyklister om året, år 2004 dog 26. Antalet dödade cyklister i sommartrafiken har sjunkit till en tredjedel jämfört med början på 2000-talet.

Ca 1 000 cyklister skadas årligen i trafiken. Bedömningen av situationen försvåras av att statistiken inte är heltäckande utan det finns brister beträffande skadade cyklister. Skaderisken på cykel är hög i åldersgruppen 10–14-åringar och dödsrisken mångfaldigas bland dem som är över 65 år.

Mopedister och motorcyklister

Antalet trafikdödade mopedister har ökat under de senaste åren. I början av 2000-talet omkom årligen åtta mopedister. Under de senaste åren har antalet omkomna varit i medeltal 13. År 2005 såg det å andra sidan enligt förhandsuppgifterna ut som om antalet trafikdödade mopedister skulle bli klart mindre än året innan. Antalet skadade har stigit från 400 i början av 2000-talet till 550. Mopedisternas olyckor sker i allmänhet i tätortskorsningar. Antalet mopeder i trafiken har ökat på 2000-talet med en extra kraftig ökning under de senaste tre åren.

Antalet motorcyklister som dött de senaste åren (20–23) är ungefär dubbelt så många till antalet jämfört med situationen i slutet av 1990-talet (8–13). År 2005 ser antalet trafikdödade motorcyklister enligt förhandsuppgifterna ut att stiga till ca 30.

Av de motorcykelolyckor som lett till döden var över hälften (53 %) singelolyckor och i 99 % av fallen var föraren en man. Under de senaste åren har olyckorna inträffat med större motorcyklar och förarna har varit äldre än tidigare. Bakom utvecklingen står ökningen i antalet motorcyklar, som inleddes i mitten av 90-talet och har intensifierats under de senaste åren.

Andra allvarliga trafikolyckor

I lastbilar och bussar har under de senaste åren omkommit ca fem förare och tre passagerare i året. Ett undantag var storolyckan i Konginkangas år 2004 då 23 busspassagerare omkom.

I älgolyckor har under de senaste åren i medeltal 10 personer dött och över 300 skadat sig per år. År 2003 skedde 2 200 kollisioner med älgar och nästan 2 500 kollisioner med mindre hjorddjur. Merparten (över 80 %) av personskadorna uppstår vid kollisioner med en älg. Antalet älgolyckor har gått ner med en dryg fjärdedel sedan toppnoteringarna år 2001.

Årligen inträffar ca 50 plankorsningsolyckor. I dessa dör i medeltal 10 personer och 25 skadas. Finlands järnvägsnät har ca 3 500 plankorsningar, varav ca 700 är bevakade. Plankorsningsolyckorna innebär oftare än genomsnittet allvarliga följder och kostnaderna för dem är höga.

3.3 Finländsk trafiksäkerhet i en internationell jämförelse

Sett ur ett internationell perspektiv har trafiksäkerheten i Finland varit relativt bra. Då antalet trafikdödade per 100 000 invånare används som måttstock låg Finland år 2003 på sjätte plats efter Sverige, Norge, Storbritannien, Nederländerna och Japan. År 2004 förbättrades trafiksäkerheten avsevärt i nästan alla de länder som låg i topp och Finland tappade tre placeringar i jämförelsen. Räknat på detta sätt är antalet trafikdödade i Finland nu relativt sett så mycket som en tredjedel högre än i Sverige.

De finländska trafiksäkerhetsmålen har fastställts enligt de nordiska ländernas höga nivå. Även om årliga variationer förekommer, har säkerhetsutvecklingen i Norden framskridit i så gott som jämn takt och skillnaden mellan Finland och toppländerna Sverige och Norge har i allmänhet varit ungefär 25 %. Danmarks säkerhetsnivå har länge varit lite svagare än Finlands men statistiken för 2004 visar att Danmark har uppnått samma nivå som Finland, medan Sverige och Norge har ökat sitt försprång ytterligare. I dessa länder som ligger i topp beträffande trafiksäkerheten har antalet trafikdödade i förhållande till befolkningens mängd år 2004 sjunkit till en nivå om 5,3–5,7 döda per 100 000 invånare. Enligt de senaste uppgifterna har man i Norge under 2005 kommit ner till 4,7 döda/100 000 invånare, vilket motsvarar Finlands mål för 2010. Detta visar att Finlands mål är högt ställt men inte ouppnåeligt.

Tabell 2. Vägtrafikdödade och
nyckeltal i några OECD-länder
år 2004.

Land	År	Döda	Miljoner invånare	Döda / 100 000 invånare
Sverige	2004	480	9,0	5,3
Nederländerna	2004	881	16,3	5,4
Norge	2004	259	4,6	5,7
Storbritannien	2004	3 368	60,0	5,6
Japan	2004	8 492	127,7	6,6
Danmark	2004	369	5,4	6,8
Schweiz	2004	510	7,4	6,9
Tyskland	2004	5 842	82,5	7,1
Finland	2004	375	5,2	7,2
Island	2004	23	0,3	7,8
Australien	2003	1 621	20,1	8,1
Irland	2004	379	4,2	8,9
Kanada	2003	2 766	31,6	8,8
Totalt EU-15	2003	37 286	381	9,8

3.4 Trafikbeteende

Förutom med hjälp av olycksstatistiken kan trafiksäkerheten också bedömas med hjälp av olika mätare som beskriver folks trafikbeteende. Dessa är bl.a. körhastigheter, avstånd mellan fordonen, användningen av säkerhetsanordningar och körning mot rött ljus. Med hjälp av systematiskt sammanställda uppföljningsuppgifter vill man kunna varsebli fenomen som förutser eller förklarar förändringar i trafiksäkerheten.

Körhastigheterna – mätta som medelhastigheter – har på landsbygden legat kvar på samma nivå sedan år 1992. De som överskrider hastighetsbegränsningen med över 10 km i timmen har blivit färre under de senaste åren. På områden med en hastighetsbegränsning på 100 km/h var de år 2004 ca 7 %, på områden med en hastighetsbegränsning på 80 km/h utgjorde de 8,4 %.

Andelen trafikanter som förtärt **alkohol** i trafiken har sjunkit från 1,02 % 1999 till 0,71 % år 2004. Det finns 0,16 % rattfyllerister i trafiken eller i genomsnitt var 625:e förare är en rattfyllerist.

Både bilförare och fotgängare gör sig skyldiga till **underlåtelse att iakttä trafikljus**. En uppföljningsstudie visar att en eller flera bilister kör mot rött i medeltal var femte gång då ljusen slår om. På motsvarande sätt går ungefär var femte fotgängare mot rött. Merparten av förseelserna är avsiktliga och som orsak uppges oftast brådska.

Gällande användningen av säkerhetsanordningar har ingen betydande utveckling skett på 2000-talet.

Användning av **säkerhetsbälten** i personbilens framsäten utanför tätorter har legat kring lite över 90 % från och med mitten av 1980-talet. En av tio försummar fortfarande att använda säkerhetsbälte. Inte heller i tätorterna har användningen av säkerhetsbälte ökat just alls. I baksätet använder ca åtta passagerare av tio säkerhetsbälte. I yrkestrafiken, taxibilar, lastbilar och bussar används säkerhetsbälte sällan, och det finns heller inga regelbundna uppföljningsuppgifter om användningen.

Enligt utredningskommissionernas bedömning hade bältesanvändning räddat över hälften av de som dött i person- och paketbilar och som inte hade använt säkerhetsbälte.

Enligt undersökningen ger ca 85 % av bilisterna **riktnings-tecken**. Situationen har inte förändrats under de senaste åren.

Användningen av **cykelhjälm** ökade stadigt under åren 1990–1995 (4–21 %). Därefter har användningen stannat på kring 25 %. En lag om cykelhjälmstväng trädde i kraft i början av år 2003. År 2005 använde i medeltal 29 % av cyklister hjälm. Av barn under skolåldern använder nio av tio hjälm. Bland äldre och ungdomar är användningen minst utbredd. Regionalt sett var hjälmanvändningen mest allmän i Nyland. Hjälmen kan vara ett effektivt skydd mot huvud- och hjärnskador. I Finland har det uppskattats att hjälmanvändning kunde ha förhindrat vartannat av de dödsfall bland cyklister som berodde på huvudskador och var tredje skada.

Ungefär fyra personer av tio använder **reflex** utanför upplysta gator. På upplysta områden används reflex av var tredje. En fotgängare som rör sig på en oupplyst väg utan reflex löper en mångdubbel risk att råka ut för en olycka jämfört med en fotgängare som använder reflex. Enligt undersökningsnämnderna för trafikolyckor är mörker en riskfaktor i drygt en tredjedel av fallen där en fotgängare utan reflex dödas. Reflex hade kunnat rädda nästan hälften av offren. Tvånget att använda reflex även i tätorten inskrevs i lagstiftningen från början av 2003.

Användning av mobiltelefoner utan handsfree-anordning är förbjuden. Ändå visar en observationsstudie från år 2004 att 6 % av förarna höll telefonen mot örat medan de körde.

4 Verksamhetsmiljön och dess utmaningar



Den ekonomiska tillväxten och sysselsättningstillväxten förutspås öka trafiken med i medeltal 10 % under åren 2005–2010. Ökningen av trafiken fördelar sig ojämnt; på stamvägarna uppskattas den vara 15 %, på landsbygdens förbindelsevägar 2 %. En god ekonomisk utveckling skapar möjligheter att allokera resurser till gagn för trafiken och trafiksäkerheten. Å andra sidan har den offentliga ekonomins restriktiva linje skurit ner på och hotar fortsättningsvis att skära ner resurserna för väghållningen, vilket framförallt innebär en nedskärning av utvecklingsinvesteringarna och ökar behovet av att finna billigare och enklare sätt att förbättra säkerheten.

Den snabba tekniska utvecklingen erbjuder möjligheter att inom en nära framtid förbättra trafiksäkerheten såväl med avseende på biltekniken som då det gäller trafikstyrning och -övervakning. I forsknings- och utvecklingsarbetet för den nya tekniken är det inte bara själva den tekniska utvecklingen som är betydelsefull utan det är också viktigt att forska i och utreda också andra hinder som finns för ett omfattande ibruktage av systemen på vägarna. Förändringen i den finländska befolkningens åldersstruktur framskrider så att den största ökningen finns i gruppen över 65 år, medan antalet personer under 15 år minskar.

4.1 Utvecklingen av trafikmängden

Enligt den trafikprognos som uppgjorts för åren 2003–2030 ökar trafiken inom alla vägklasser. Ökningen av trafiken är snabbast inom huvudvägnätet och i synnerhet på dess livligast trafikerade del, de s.k. stamvägarna, där trafiken väntas stiga med 38 % till år 2030. På de allmänna vägarna uppskattas ökningen vara i medeltal 25 %.

De nya industribranscherna kräver transporter som är snabba, exakta och alltmer bundna till sina ankomsttider. Inom basindustrin har transporterna varit en del av produktionsprocessen. Också de alltmer vanligt förekommande små delleveranserna samt produktionslivets minskade lagerhållning ökar vägtrafiken. Ökningen i den tunga trafiken är som kraftigast i rikt-

ning mot Ryssland och på enstaka huvudvägsavsnitt, där den tunga trafikens årliga tillväxt under de senaste åren i vissa fall t.o.m. har överstigit 10 %.

Befolkningens flyttningsrörelse minskar rörligheten på det mindre trafikerade vägnätet. Enligt prognosen minskar trafiken på förbindelsevägarna till de 100 kommuner med det största utflyttningsöverskottet med 25 % fram till år 2030. Från år 2004 till planeringsperiodens slut år 2010 har vägtrafiken ökat med i medeltal 10 %. Ökningen fördelar sig ojämnt så att den snabbaste tillväxten inträffar på de s.k. stamvägarna (16 %) och andra huvudvägar (11 %) och långsammare på regionnätverket (9 %) och förbindelsevägar (3 %). På de 100 kommuners område som lidit mest av avfolkningen förutspås trafiken minska med 5 % fram till år 2010.

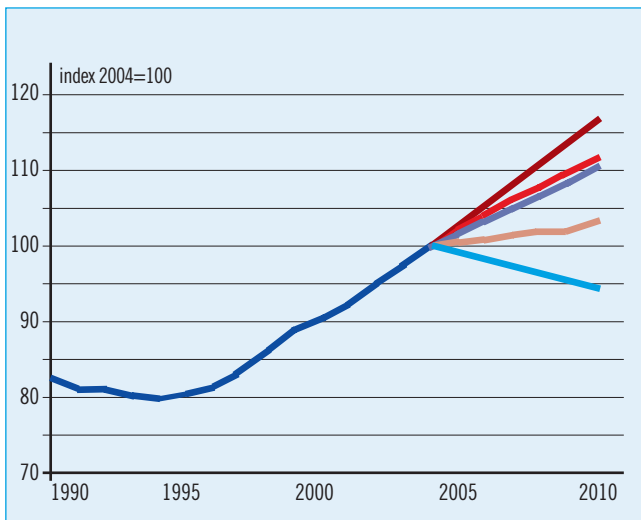


Bild 2. Vägtrafikens utveckling 1990–2004 och prognos för olika väglklasser 2004–2010.

- Utveckling 1990–2004
- Stamvägar
- Andra huvudvägar
- Förbindelsevägar (hundra kommuner med största utflyttningsöverskottet)
- Förbindelsevägar
- Allmänna vägar och regionvägar

Trafikökningen i trafiken mellan olika centra samt i huvudstadsregionen och de största städerna ökar rusningstrafiken och förvärrar trafikens störningskänslighet. Till huvudstadsregionen pendlar dagligen 100 000 personer på väg till sina arbeten. Antalet förutspås nästan fördubblas fram till år 2025. Antalet bostäder och arbetsplatser i Helsingforsregionen förutspås öka med 25 % och trafikprestationen med 50 % fram till år 2025. Pendlingsregionens radie har vuxit och är nu 100–150 km i olika riktningar från Helsingfors.

En ökning av trafikmängden är alltid en hotfaktor för trafiksäkerheten, eftersom olycksexponeringarna ökar. Detta förutsätter att enbart för att bibehålla den nuvarande säkerhetsnivån måste åtgärder för att förbättra säkerheten vidtas. Dessutom har man kunnat, och måste även i fortsättningen kunna, höja säkerhetsnivån trots en ökning av trafiken, eftersom trafikmängden med tanke på medborgarnas säkerhet inte är en godtagbar grund för olycksrisken.

Koncentrationen av trafikökningen till huvudvägarna och tillväxtområdena är samtidigt både en utmaning och en möjlighet att förbättra trafiksäkerheten. Ändringarna i trafikmängden tvingar till utvärdering och utveckling av infrastrukturen och hela trafiksystemet. På tillväxtområdena ligger utmaningen i att stävja ökningen av personbilstrafiken, främja kollektivtrafiken och den lätta trafiken, öka dessa färdmedels andel av trafiken, kanalisera den tunga godstrafiken, kontrollera trafikstörningar samt i att finna effektiva medel för att för att lösa förutsebara problem. I synnerhet i huvudstadsregionen framhävs betydelsen av resekedjor bestående av olika färd sätt;

utmaningen där är att få trafikformerna att fungera samspelt och att bytena skall vara smidiga. I huvudstadsregionen framträder också den lätta trafikens betydelse inom trafiksystemet.

Utgångspunkten i denna plan är att trafiksäkerhetsaspekterna i alla situationer skall beaktas möjligast väl och yrkesmässigt då den samhälleliga planeringen och planeringen av trafiksystem sker. Detta förutsätter naturligtvis att man fortsätter den starka satsningen på och utvecklingen av en säker och möjligast bra livsmiljö också på denna nivå. Denna plan koncentrerar sig på existerande problemområden och de säkerhetsåtgärder som kan förverkligas i de trafiksystem och den trafikmiljö som nu råder eller förväntas.

4.2 Ekonomisk utveckling

Hur snabbt trafiken ökar beror på den ekonomiska utvecklingen. Ekonomisk tillväxt och ett bra sysselsättningsläge ökar näringslivets transportbehov samt medborgarnas möjligheter att öka nyttjandet av trafik och trafiktjänster.

En god ekonomisk utveckling i landet förbättrar samhällets möjligheter att allokera resurser till gagn för trafiken och trafiksäkerheten. Effektiva och välfungerande trafikförbindelser och kommunikationssystem hör till de grundläggande förutsättningarna för ett fungerande samhälle och näringsliv samt ett gott liv för medborgarna. Trafiken är i sig också en viktig inkomstkälla och sysselsättningsfaktor.

Världsekonomin utveckling inverkar på verksamhetsförutsättningarna för det finländska näringslivet. Oljepriset samt den ekonomiska utvecklingen i bl.a. Ryssland och Asien påverkar direkt utvecklingsperspektiven för trafiken i Finland. I den globala konkurrensen bidrar Finlands naturförhållanden och företagens avstånd från de huvudsakliga marknadsområden till att företräde vid trafikledsinvesteringar här ges åt projekt som förbättrar Finlands internationella konkurrenskraft.

Man har strävat efter att stöda den ekonomiska tillväxten genom att dämpa ökningen av de offentliga utgifterna och lindra beskattningen. Tillväxttrycket ökar alltjämt på hälsovårdens och den sociala sektorns områden bl.a. som en följd av att befolkningen blir allt äldre. Också beträffande finansieringen av väghållningen har man under de senaste åren följt en mycket strikt linje. Årligen har man blivit tvungen att i tilläggsbudgeter öka finansiering för väghållningen, så att vägnätets skick och trafiksäkerheten har kunnat garanteras och för att de utvecklingsinvesteringar som ansetts nödvändiga har kunnat inledas. För hela planeringsperioden 2006–2010 ligger finansieringsnivån för väghållningen på en lägre nivå än i budgeten för år 2005.

En av regeringen tillsatt ministerarbetsgrupp lade fram ett förslag till riktlinjer för trafikledspolitiken för åren 2004–2013.

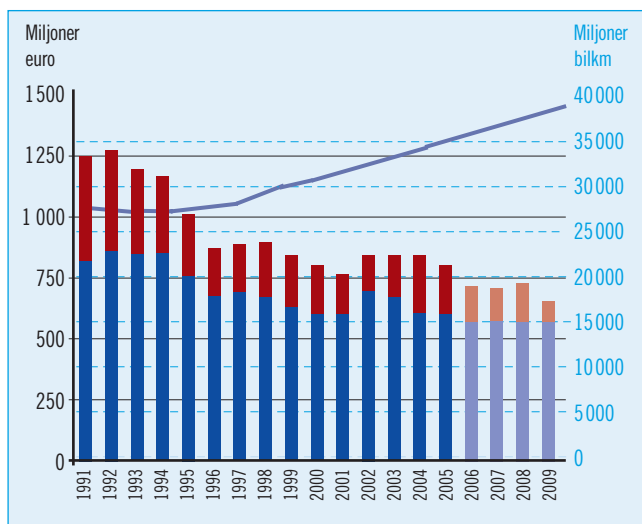


Bild 3. Användningen av anslagen för väghållningen 1991–2004, budgeten 2005 och ramarna 2006–2009 samt trafikprestationen på de allmänna vägarna 1991–2009. Prisnivå: 2005 års anläggningskostnadsindex 115.

■ Basväghållning
■ Utvecklingsinvesteringar
— Trafikprestation

Den tog ställning till en reform av programutformningen för trafikleds verksamheten, föreslog ett investeringsprogram för trafikledsprojekt för åren 2004–2007 och tog ställning till de projekt som eventuellt inleds under åren 2008–2013 samt kom med förslag om hur nivån på basväghållningen kunde garanteras. Dessutom utvärderade arbetsgruppen olika finansieringsåtgärder för att finansiera investeringsprogrammet.

Ur trafiksäkerhetsplanens synvinkel innebär detta att den strama linjen i statsekonomin fortsätter för trafikinfrastruktur och serviceutvecklingens del. Realiserandet av regeringsprogrammets och ministerarbetsgruppens förslag ser ut att bli beroende av beslut som fattas i budgetprocessen, och den eftersträvarde långsiktigheten i investeringarna uppnås inte. En höjning av budgetfinansieringen verkar vara möjlig bara genom försäljningsintäkter från statlig egendom eller andra enskilda lösningar. Med den finansiering som anvisats för basväghållningen är det just inte möjligt att realisera några strukturella säkerhetslösningar. För att främja dessa borde man mer än tidigare samla dem till större helheter som har karaktären av temaprojekt, då kan de konkurrera om finansiering med andra stora projekt.

Detta skapar fortsättningsvis ett tryck på att söka nya finansieringsformer, verksamhetsmodeller och billigare lösningar. Dessutom måste åtgärderna alltmer styras så att de utnyttjar det existerande vägnätet och förbättrar dess säkerhet. Då de strukturella vägprojekten dröjer måste säkerhet eftersträvas

med billigare åtgärder såsom reglering av hastigheten samt övervaknings- och informationsarrangemang.

Den ekonomiska utvecklingen och därmed relaterade faktorer har observerats påverka folks värderingar och attityder även i trafiken. Kännetecknande för perioder av stigande ekonomiska konjunkturer är att trafikmiljön försämras och ett ur trafiksäkerhetssynvinkel negativt trafikbeteende ökar. Planens målsättning skall vara att göra en positiv atmosfär och ett säkerhetssökande beteende vanligare i trafiken.

4.3 Ny teknik

Den snabba utvecklingen inom informations-, kommunikations- och mätteknik och dess tillämpning inom fordonstekniken och trafiken innebär att det inom en nära framtid kommer att finnas nya möjligheter att förbättra trafiksäkerheten. I det långa loppet ger tekniken möjligheter att automatisera köruppgifterna och eliminera följderna av förarens misstag.

Av de fordonstekniska systemen till stöd för föraren kommer antisladdsystem och bältespåminnare snart att vara i allmän användning. Framtida system är också hastighetsregulatorer samt varnare för oavsiktligt byte av körfält, anordningar som varnar föraren vid trötthet, mörkerseendesystem m.fl. Alkolås, som hindrar att en alkoholpåverkad kör bil, kan också räknas till dessa anordningar. Med ett automatiskt nödtelefonsystem kan man i framtiden påskynda hjälpens ankomst och därigenom göra följderna av olyckan mindre allvarliga. Navigeringsanordningar minskar antalet risksituationer som uppstår p.g.a. val av fel rutt.

Många tekniska innovationer existerar redan funktionellt eller är åtminstone under utveckling. Oftare än de tekniska hindren är det andra faktorer som hindrar ett omfattande ibruktagande av dessa tillämpningar, såsom tjänsternas och systemens pris, bilägarnas eller samhällets betalningsvilja, den politiska acceptansen för genomförandet, efterfrågan på bilmarknaden och principerna för marknadsföringen samt olika organisatoriska och legislativa problem. Man motsätter sig också vissa tillämpningar därför att behovet av dem baserar sig på säkerhetsproblem som förorsakas av endast en minoritet av förarna eller för att funktionen anses begränsa förarnas frihet eller integritetsskydd i trafiken.

Inom fordonstekniken finns ännu en säkerhetspotential i ibruktagandet av många tekniskt sett förhållandevis enkla innovationer. T.ex. visar säkerhetsbältets ungefär 40-åriga historia hur långsamt utnyttjandet av en teknik kan vara även om realiserandet av innovationen tekniskt i praktiken har lösts. Trots säkerhetsbältets obestridliga säkerhetseffekt är nästan

varannan av dem som dött i en personbil i Finland fortsättningsvis utan säkerhetsbälte.

De rent fordonstekniska innovationerna börjar användas då bilindustrin börjar producera dem. Utvecklingen kan närmast styras med hjälp av internationell lagstiftning och standardisering, där man strävar efter en alltmer långtgående globalisering. Det ur Finlands synvinkel viktigaste arbetet görs i FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE). Bara genom att delta aktivt i detta arbete kan Finland genom sina experter vara med och påverka för att främja saken och för att t.ex. de nordiska trafikförhållandena skall beaktas bättre.

Trafikövervakning är ett av trafikens delområden, där man genom att utveckla tekniken och automatiseringen kan förbättra övervakningens effektivitet och täckning så de uppnår en helt ny nivå. I detta sammanhang har hindren närmaste ansetts vara integritetsskyddet och frågor i anslutning till rätts-säkerheten. Väsentliga frågor vid övervakningen är automatiserad identifiering av fordonet och föraren (t.ex. elektronisk identifiering av fordonet) samt ett sammanjämkande av lagstiftningen och övervakningsmetoderna (t.ex. det s.k. innehavaransvaret) till önskad nivå. Dessutom måste beaktas att man genom att effektivt kombinera övervakning och sanktioner kan främja tekniska lösningar på säkerhetsproblemen och motivera folk att börja använda dem.

Likaså är nya tillämpningar av informationsteknik och teknik för informationsförmedling att vänta inom trafikinformationsservicen, dvs. den information som samlas in om trafiken eller trafikmiljön och förmedlingen av denna till väghållaren eller dem som rör sig på vägarna.

För informationsförmedlingen kan man använda traditionella metoder som härstammar från trafikstyrningen (variabla trafikmärken, informationstavlor osv.), metoder som bygger på masskommunikation (radio) eller metoder som bygger på personliga meddelanden (mobiltelefon). Informationsförmedlingen kan lika väl gå från trafikledningen till en bil som från en bil till trafikledningen. I framtiden kan kommunikationen eventuellt också komma att ske direkt från ett fordon till ett annat, t.o.m. så att informationen inte förmedlas till förarna.

I de nya tekniktillämpningarna i trafiken och fordonen kan skönjas en väldig potential till möjligheter att förbättra säkerheten. Till stor del har ibruktagandet av metoderna varit ganska långsamt. För trafiksäkerhetsplanens del innebär detta att särskild uppmärksamhet bör fästas vid analys och minskande av hindren för ibruktagandet av nya tekniska tillämpningar, attitydfostran och informering. Det är möjligt att främja ibruktagandet av tekniken genom att satsa på forsknings- och utvecklingsverksamheten och experiment. Inom internationella samarbetsforum bör man agera aktivt i ett nära samarbete med andra länder som ligger i topp beträffande säkerheten.

4.4 Befolkningsrelaterade förändringar

I Finland ökar livslängden och minskar nativiteten, vilket orsakar en kännbar befolkningsförändring. Befolkningsmängden börjar sjunka och befolkningen blir äldre. I motsats till vad som ofta är den gängse uppfattningen, är en åldrande befolkning inte enbart en fråga om att antalet äldre människor ökar, utan en förändring i olika åldersgruppernas relativa storlek inträffar också. Att befolkningen blir äldre berör hela samhället; antalet barn och den del av befolkningen som är i arbetsför ålder minskar samtidigt som antalet äldre ökar.

Enligt befolkningsprognosen stiger antalet medborgare som har fyllt 65 till år 2030 med så mycket som 80 %. Då kommer var fjärde medborgare att ha fyllt 65. Deras andel börjar öka kännbart redan runt år 2010, då de första stora åldersklasserna når denna ålder. Under de följande åren kommer Finland för första gången att ha fler invånare som har fyllt 65 år än sådana som är under 20. Antalet barn under 15 år minskar med ca 50 000 fram till år 2010. Minskningen gäller uttryckligen de under skolåldern.

Befolkningen ökar i de stora centrumen och närliggande ekonomiska regioner med goda förbindelser. Däremot sker en särskilt tydlig befolkningsminskning i många ekonomiska regioner i norra och östra Finland. De stora städernas invånartal ser ut att utvecklas jämförelsevis långsamt och deras befolkningsandel ser ut att stiga tämligen återhållsamt. Befolkningsökning ökar också mest i de stora städernas närområden.

I förhållande till åldersgruppens storlek är de äldre överrepresenterade i allvarliga trafikolyckor. Den huvudsakliga orsaken till detta är deras fysiska bräcklighet, vilket innebär att de inte klarar av sviterna av olyckor. Äldre avlider oftare i trafiken än andra åldersgrupper då de går eller cyklar. I fortsättningen kommer andelen äldre bilförare att öka kraftigt och bilkörandet fortsätter högre upp i åldrarna. Samtidigt som förändringarna i befolkningsstrukturen har det skett förändringar i människornas tidsdisposition. Den ökade livslängden har tills vidare uttryckligen inneburit en ökad fritid.

Under perioden 2006–2010 då trafiksäkerhetsplanen gäller syns befolkningsförändringen ännu inte som ett betydande säkerhetsproblem. Det är dock klart att problemen ökar i takt med att befolkningen blir allt äldre och det är redan nu skäl att förbereda sig inför detta.

5 Åtgärder för att förbättra säkerheten



Vid valet av åtgärder har man beaktat förändringarna i verksamhetsmiljön och det att begränsade resurser koncentreras enligt åtgärdernas effektivitet. Genom att utvärdera möjligheterna att minska antalet trafikdödade har man kommit fram till sex spetsprojekt, och till vart och ett av dessa hör flera olika åtgärder som stöder och kompletterar varandra.



Utgående från de statistiska utredningar som gjorts med tanke på planen och bedömningar av effektivitetsgraden hos olika säkerhetsåtgärder har man kunnat definiera sex spetsprojekt eller problemområden, genom vilka säkerheten i vägtrafiken i visionens anda kan förbättras i riktning mot målet.

- En minskning av mötesolyckorna på huvudvägarna
- En minskning av fotgängar- och cykelolyckorna i tätorterna
- En dämpning av hastigheterna
- En minskning av de alkohol- och drogrelaterade olyckorna
- En minskning av yrkestrafikens olyckor
- En lindring av olycksföljden

Inom vart och ett av spetsprojekten är det möjligt att genomföra många åtgärder som stöder varandra och som lämpar sig för bekämpningen av många andra av vägtrafikens säkerhetsproblem. T.ex. en sänkning av hastigheterna främjar verkstäl-

landet av de övriga fem spetsprojekten. Utanför spetsprojekten kvarstår många allmänna problemområden och enskilda trafiksäkerhetsåtgärder. Dessa sköts som en del av det normala trafiksäkerhetsarbete som bedrivs av myndigheterna och aktörerna inom området. Det samarbete som sker inom ramen för denna plan skapar dock förutsättningar för ett samarbete inom området även när det gäller detta grundläggande område.

Vid valet av förfaringsätt har beaktats den aktuella säkerhetsutvecklingen och förändringarna i verksamhetsmiljön samt erfarenheter från andra länder. En förbättrad säkerhet måste eftersträvas samtidigt som trafikmängderna ökar, befolkningen blir äldre och den ekonomiska tillväxten medför ett tryck på och orolighet i trafiken.

Att uppnå de uppställda målen med begränsade resurser förutsätter att man koncentrerar sig på sådana åtgärder med vilka man i det långa loppet effektivare kan ingripa i vägtrafikens säkerhetsproblem. I planen har man fokuserat på sådana problemområden som antingen grundar sig på ett stort antal döda eller en stor exponering eller den sammanlagda effekten av dessa två. Hur de trafikdödade fördelar sig enligt trafikmiljö och olyckstyp har åskådliggjorts i bild 4.

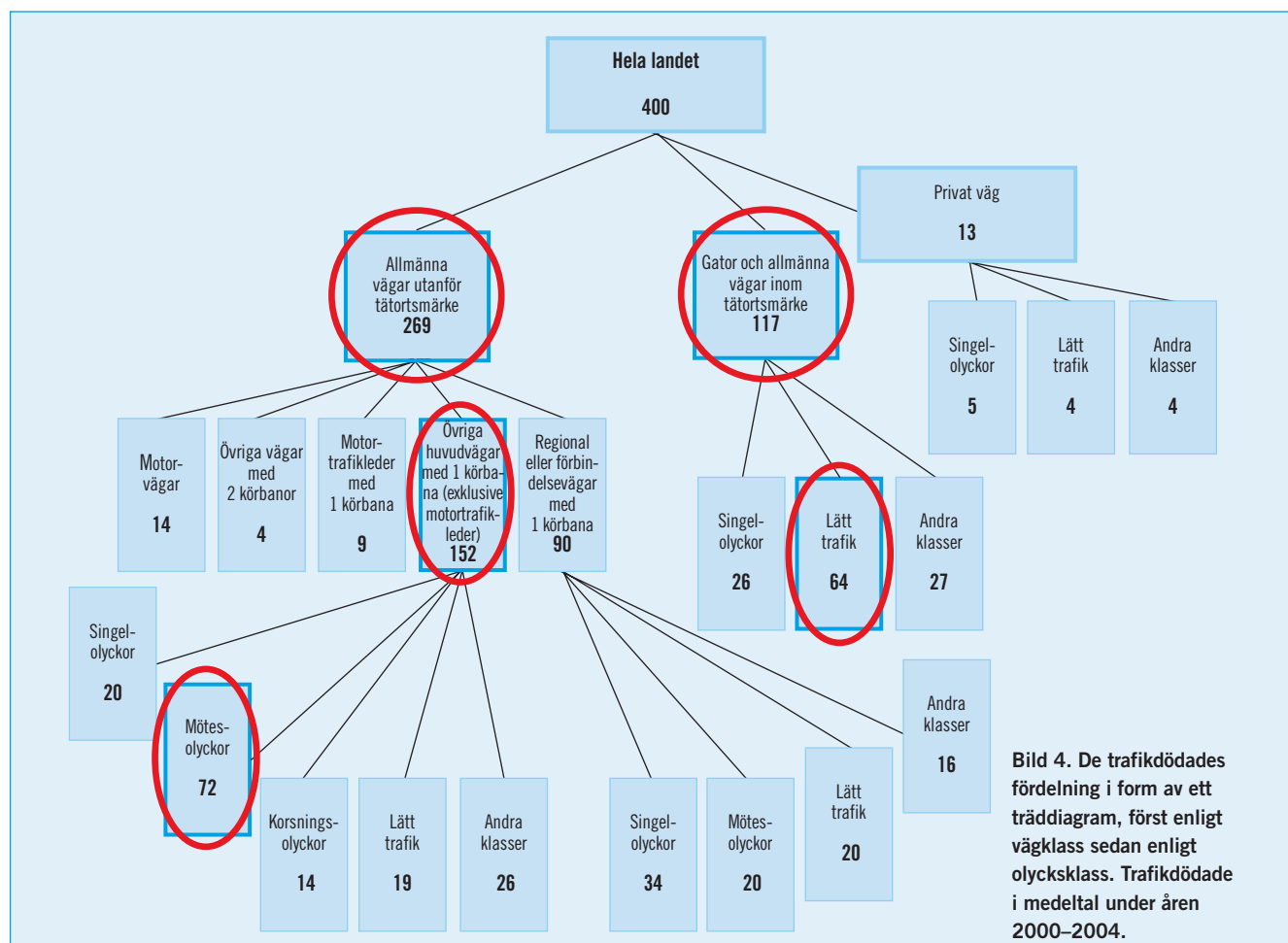


Bild 4. De trafikdödaes fördelning i form av ett trädidiagram, först enligt väglägen sedan enligt olycksklass. Trafikdödade i medeltal under åren 2000–2004.



5.1 Mötesolyckor på huvudvägar

I frontalkrockar som sker på huvudvägnätets vägar med endast en körbana omkommer ca 70 personer varje år. Andel frontalkrockar ökar då trafiktätheten ökar och risken för storolyckor är också påtaglig, vilket busskollisionen i Konginkangas visar. Orsakerna till frontalkrockar är många och svåra att eliminera. En åtskillnad av de motsatta körriktningarna i form av en strukturell åtgärd är en av behovet påkallad lösning.

Den trafikledspolitiska ministerarbetsgruppens projekt kommer då de realiserar att lösa problemet för vissa huvudvägars del. För att komplettera detta måste vägnätet förse med mitträcke och omkörningsfält; minimimålet är 90 km/år, dvs. 450–600 km till år 2010. Eftersom de strukturella projekten är dyra måste de genomföras på olika nivåer och per förbindelsesträcka så att effekterna på trafiksäkerheten ligger till grund för prioriteringen. Programmet för åtskiljandet av körbanaerna skall dessutom kompletteras med billigare lösningar. Med räfflade mitt- och kantlinjer kan man minska antalet frontalkrockar som leder till döden med 10–20 % och avkörningarna med 5 %. Separering av körriktningarna tas med som ett kriterium då hastighetsnivån fastställs.

För att effektivisera vinterskötseln står en ny teknologi till buds, som i realtid ger information om väglag och variationer i dem till såväl vägunderhållet, transportföretagen och förarna.

Problembeskrivning

I den finländska vägtrafiken har ca 400 människor årligen avlidit. Av dem har ca 300 avlidit på allmänna vägar, varav i medeltal ca 200 på huvudvägnätet. Huvudvägarnas säkerhetsproblem koncentrerar sig inte till enskilda farliga platser, utan trafikdödsfallen fördelar sig i stor utsträckning utmed dem beroende på trafikmängden. På ca 30 % av huvudvägnätet sker ungefär 60 % av dödsfallen. Huvudvägarnas trafikprestation har ökat med 85 % under de senaste 20 åren och ökar fortsättningsvis, såsom beskrivits i avsnitt 4.1 ovan.

Av huvudvägnätet är 12 335 kilometer vägar med bara en körbana. På dessa körs 68 % av huvudvägnätets prestation och där inträffar största delen eller ca 85 % av de olycksfall som inträffat på huvudvägarna och som lett till döden. Nära hälften av dödsfallen på huvudvägar med bara en körbana är mötesolyckor eller frontalkrockar. Deras antal har ständigt ökat, även om det inte har skett några betydande förändringar i det totala antalet dödsfall i trafiken.

En väg med bara en vägbana är ju mer problematisk med tanke på den mötande trafiken desto större trafikmängder och högre körhastigheter det rör sig om. Antalet möten mellan två

fordon (exponering för frontalkrockar) ökar klart snabbare än vad trafikmängden ökar. Därför ökar risken för mötesolyckor ständigt.

Det finns många olika orsaker till att någon kommer över på den mötande trafikens körbana. Det kan t.ex. bero på att förarens uppmärksamhet tillfälligtvis brister, att man somnar eller tappar kontrollen över bilen, ett misslyckat omkörningsförsök, tekniskt fel eller t.o.m. vara avsiktligt. Halka, smala vägar och en hög hastighet i relation till de rådande förhållanden ökar risken att komma ut på den mötande trafikens körbana.

Enligt undersökningsnämnderna är orsaken till de mötesolyckor som sker på de allmänna vägarna i 36 % av fallen ett hanteringsfel, i 19 % ett observations- eller beräkningsfel och i 15 % av fallen en felaktig körlinje. Att föraren somnat är orsaken i 12 % och självmord i 10 % av mötesolyckorna.

Mötesolyckor inträffar relativt sett något oftare på vintern än på sommaren. I de mötesolyckor som sker på sommaren är en framträdande orsak att uppmärksamheten försvagats. På vintern dominerar en felaktig hantering av fordonet, i synnerhet i situationer när vädret och väglaget ändras. Halka förklarar ca 20–30 % av de fall då en bil vintertid kommit över på fel sida av vägen och orsakat en frontalkrock som lett till dö-

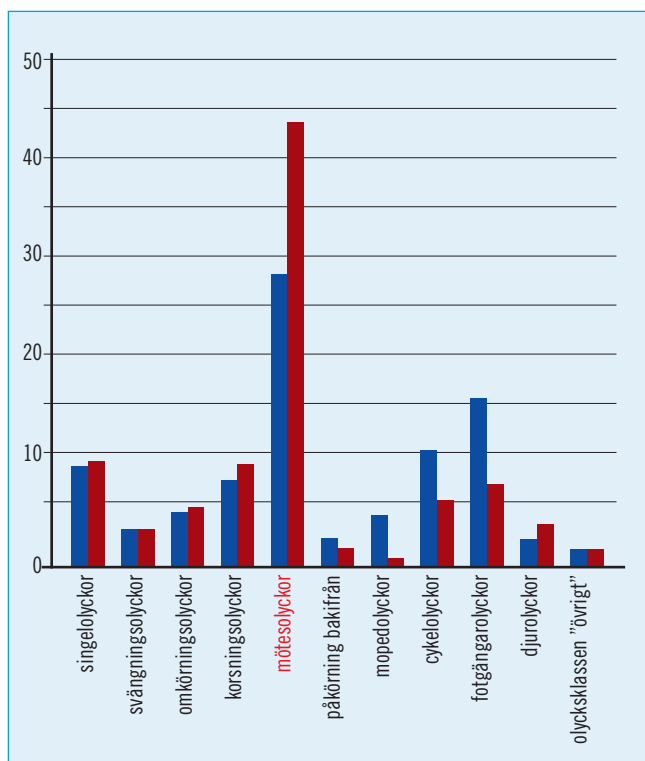


Bild 5. Typer av olyckor som lett till döden på huvudvägarna (singel-, svängnings-, omkörnings-, korsnings-, mötesolyckor, påkörning bakifrån, moped-, cykel-, fotgängar-, djurolyckor samt olycksklassen "övrigt"). Mötesolyckorna är huvudvägarnas största säkerhetsproblem (nästan 50 % av dödsfallen).

den. Mörker inverkar också på förarens bedömningar. Vid förlusten av kontroll över bilen beror det till stor del på slumpen och den mötande trafiken om det leder till en avkörning eller en mötesolycka.

Om de kolliderande fordonen har en stor skillnad i massa blir frontalkrocken allvarligare. Ett tungt fordon är den ena parten i 50 % av de mötesolyckor på huvudvägarna som lett till döden. Det är dock oftast en personbil som har åkt över på vänster sida.

I storolyckor som lett till att flera människor dött i vägtrafiken har det oftast rört sig om frontalkrockar. Exempel på dylika är olyckorna i Konginkangas (23 döda) i mars 2004 och i Loimaa (7 döda) i januari 2005.

Mitträcken och andra vägtekniska lösningar

I den trafikledspolitiska ministerarbetsgruppens betänkande presenterades de viktigaste huvudvägsprojekten för åren 2005–2013 samt ett temapakett som ökar säkerheten på vägarna. De föreslagna paketen är effektiva och nödvändiga första steg med tanke på målbilden för huvudvägarna. De kan avlägsna en tredjedel av stamvägarnas problem och ungefär en tiondel av de övriga viktiga och livligt trafikerade vägarnas problem. Men även om alla de projekt som nämns i betänkandet skulle realiseras, räcker detta ändå inte till för att förbättra säkerhetsnivån i tillräcklig grad p.g.a. ökningen i trafikmängden. Också andra metoder behövs för att uppnå de uppställda målen.

Att strukturellt åtskilja de olika körriktningarna från varandra förhindrar effektivt mötesolyckor. I Sverige har man fått mycket goda erfarenheter av mitträckesförsedda väglösningar som är smalare och billigare än motorvägar, och man har därför börjat satsa kraftigt på att bygga sådana. Också i Finland har de första vägvägnitten försedda med motsvarande mitträcken tagits i bruk.

Säkerheten på huvudvägar med bara en körbana kan förbättras med hjälp av mitträcken genom att man gör dem till vägar med fortlöpande omkörningsfält (s.k. 2+1-vägar) eller genom att man med jämna mellanrum bygger omkörningsfält på dem. På livligt trafikerade vägvägnitt kan även smala fyrfältliga vägar (s.k. 2+2-vägar) komma i fråga. På en väg med fortlöpande omkörningsfält finns mitträcke nästan hela vägen. På en väg med regelbundet återkommande omkörningsfält finns mitträcke på ungefär 20–30 % av vägsträckan. Mitträckesförsedda s.k. 1+1-lösningar kan också realiseras på lämpliga ställen.

I de förbindelsespecifika utredningarna av huvudvägnätet har fastställts tekniska mål för de viktigaste huvudvägarna fram till år 2025. Enligt utredningen behövs 700 km fyrfältliga väg, 600 km väg med fortlöpande omkörningsfält och omkörningsfält som återkommer med jämna mellanrum behövs för ca 1 200 vägkilometrar. Huvudvikten i utvecklingen av de viktigaste huvudvägarna ligger på realiserandet av de mitträckesförsedda vägarna med omkörningsfält.

Enligt vägförvaltningens anvisningar om omkörningsfält så skall alla nya omkörningsfält utrustas med mitträcke. Man har också för avsikt att i framtiden bygga mitträcken till de räckeslösa omkörningsfält som redan finns. För närvarande finns 273 km omkörningsfält utan mitträcke. Nuförtiden byggs ca 10–20 km nya omkörningsfält per år. Med dessa elimineras 0,2–0,3 dödsfall årligen.

Vägtyper	Miljoner euro / km
Traditionell motorväg	3–6
Smal fyrfältig väg	2–3
Väg med fortlöpande omkörningsfält	1,8
Tvåfältig väg, regelbundna omkörningsfält	1
Mitträcken för nuvarande omkörningsfält	0,5–0,7
Mitträckesförsedd 1+1 andel	0,4

Tabell 3. Genomsnittliga byggkostnader för olika typer av mitträckeslösningar.

Ett separat program föreslås skapas för att minska mötesolyckorna på huvudvägarna. Där beaktas följande faktorer:

- den primära åtgärden är att förse de nuvarande räckeslösa omkörningsfälten med mitträcken och bygga nya mitträckesförsedda omkörningsfält
- vägvsnitten väljs ut kostnadseffektivt med avseende på förhindrandet av frontalkrockar
- samtidigt genomförs en välbehövlig uppmjukning av vägmiljön samt arrangemang för anslutningar och parallellvägar samt
- för att undvika onödiga investeringar skall åtgärderna stöda realiserandet av målbilden för förbindelsesträckan.

I mötesolyckor på huvudvägar med bara en körbana dör 70 människor årligen. Om målet för minskning av antalet trafikdödade inriktas lineärt på dessa olyckor, så skall de minskas med ca 40 % eller 28 dödsfall fram till år 2010 (5–6 dödsfall årligen).

I ett specialprogram som inte gäller denna period (2006–2008) uppställs som mål att varje år bygga 70 km mitträckesförsedda omkörningsfält. Kostnaderna för detta är ca 70 mn €/år. Målet för periodens slut (2009–2010) är att åtskilja körriktningarna på en 130–200 km lång sträcka årligen. De åtgärder som föreslås i programmet uppskattas minska antalet dödsfall som mötesolyckor på huvudvägarna orsakar med 2–4 varje år.

Det finns behov av att under planeringsperioden fortsättningsvis satsa på forsknings- och utvecklingsverksamhet för att finna nya, förmånliga åtgärder för att förhindra mötesolyckor och åtskilja körriktningarna.

Uppföljningsindikatorer

Målet är att till år 2010 ha 450–600 km mer åtskilda körriktningar på huvudvägarna räknat från nivån år 2005.

Antalet döda i mötesolyckor på huvudvägarna (och antalet skadade) samt antalet olyckor (med dödlig utgång, personskador).

Realiseringsansvar

Kommunikationsministeriet ansvarar för erhållandet av resurser i ramförhandlingar och budgetförfarandet för att skapa förutsättningar för en långsiktig investeringspolitik.

Realiseringsansvaret ligger hos Vägförvaltningen. Uppmärksammas i kommunikationsministeriets resultatstyrningsuppgift.

Räfflade mitt- och kantlinjer

En betydande del av de överträdelser av mittlinjen som orsakar kollisioner beror på förarens bristande uppmärksamhet. Kostnadseffektiva åtgärder för att förhindra detta är räfflade vägmarkeringar. Med den vibration och det ylande läte som dessa ger upphov till kan man göra föraren medveten om att mittlinjen överskridits innan en eventuell kollision inträffar. Undersökningar visar att man med hjälp av räfflade mittlinjer hade kunnat förhindra eller lindra följderna av olyckan i ungefär 10–20 % av de mötesolyckor som lett till döden. Effekten av en räfflad kantlinje hade inneburit en minskning på ca 5 % av avkörningsolyckor med dödlig utgång.

För att minska antalet mötesolyckor på huvudvägarna föreslås att Vägförvaltningen fortsätter utvecklingsarbetet med räfflade mitt- och kantlinjer. Utgående från försök ges anvisningar om deras användning i olika vägmiljöer.

Uppföljningsindikator

Det kvantitativa målet är att som en del av belägningsprogrammet utrusta 50 % av huvudvägnätet räknat från nivån år 2005 med räfflad mittlinjemarkering på vägnät som lämpar sig för åtgärden.

Realiseringsansvar

Realiseringsansvaret som tidigare för mitträckeslösningarna.

Andra åtgärder för att minska mötesolyckorna

Halkbekämpning, information om vägunderlaget och en sänkning av hastigheterna minskar i synnerhet de mötesolyckor som beror på halka och andra omständigheter som har att göra med föret. Av denna anledning framförs i synnerhet följande saker som skall beaktas.

Huvudvägarna hör till de högsta vinterunderhållsklasserna och enligt uppgifter från kvalitetsuppföljningen är kvaliteten på vinterunderhållet av huvudvägarna relativt god. Det är svårt att längre få till stånd någon betydande förbättring i trafiksäkerheten genom att effektivisera vinterunderhållet, i synnerhet då det gäller de allvarliga mötesolyckorna. Genom att utveckla insamlingen och förmedlingen av väder- och underlagsinformation är det dock möjligt att med större exakthet sätta in underhållsåtgärder där och när de behövs. Utvecklingsarbetet på detta område bör fortsättas eftersom man fortsättningsvis också kan finna nya verksamhetsmetoder, ett exempel på detta är det pågående VARO-projektet.

Problemfören kommer även i framtiden att vara en del av vintertrafiken. Ett säkert körbeteende i vinterfören kan understödjas genom en effektiv och uppdaterad information om vägunderlaget och variabla hastighetsbegränsningar. Systemet planeras användas i begränsad omfattning och till en början bara på de livligast trafikerade vägarna. Förarnas beredskap att köra i föränderliga väglag kan förbättras genom riktad upplysning och körövningar, där man även kan utnyttja körsimulatorer. I nya bilar blir det allt vanligare med elektroniska stabiliseringssystem (ESP). Förarna borde få tillräckligt med information om vikten av att beakta säkerhetsfaktorer vid bilköp och om hur de tekniska hjälpmedel som finns i fordonet används.

Hur allvarliga mötesolyckor liksom även övriga olyckor blir beror på kollisionshastigheterna. I praktiken skulle två moderna personbilar som frontalkrockar inte få hålla högre hastigheter än 70 km/h, för att människorna i de kolliderande bilarna skall ha en chans att överleva kollisionen. Att för huvudvägarnas del gå in för en omfattande och permanent sänkning av hastighetsbegränsningarna till en sådan nivå ses dock inte som en acceptabel lösning för att minska mötesolyckorna. Sett ur säkerhetssynvinkel det är dock inte motiverat att tillämpa en högre hastighetsbegränsning än 80 km/h på tvåfältiga vägvägnitt som är livligt trafikerade om körriktningarna inte är åtskilda med mitträcke. I kapitel 5.5. redogörs närmare för en dämpning av körhastigheterna.



5.2 Olyckor med fotgängare och cyklister i bosättningscentra

Att kunna promenera och cykla säkert är en uppskattad kvalitetsfaktor i invånarnas livsmiljö. Även om denna utveckling har varit positiv så ligger antalet dödsoffer fortsättningsvis kring i medeltal 100 årligen. Huvuddelen av olyckorna sker i tätorterna. Antalet skadade är stort men man vet lite om dem, eftersom en stor del av skadorna faller utanför den nuvarande statistiken. Orsaksbilden bakom olyckorna är brokig. Cykelhjälms- och reflexanvändningen är bristfällig. Att med strukturella lösningar lugna ner trafiken i tätorterna är en framgångsrik säkerhetsåtgärd. Dess tillämpning i alla städer och kommuncentra som en del av de regionala programmen måste fås mer täckande än i nuläget.

Till de strukturella arrangemangen och separeringen av trafikformerna hör en gradering av hastigheterna så att 40 km/h är grundnivån för planeringen där lägre värden används i bostads- och promenadmiljöer och högre värden bara då fotgängarnas och cyklisternas säkerhet särskilt har beaktats. Utmärkningen av hastighetsbegränsningarna skall göras ännu klarare. För att komplettera de strukturella lösningarna behövs en effektivisering av övervakningen, en systematisk trafikfostran i skolorna som är anpassad till den egna dagliga närmiljön samt ett främjande av användningen av skyddsanordningar.

Problembeskrivning

Säkerhet är en central kvalitetsfaktor i finländska samhällen. En boendemiljö där motortrafikens skadeeffekter är under kontroll och där även barn kan röra sig på egen hand är sällsynt internationellt sett. Säkerheten i Finlands tätorter har enligt olycksstatistiken utvecklats i en positiv riktning, men trots detta har invånarnas trygghetskänsla försämrats enligt en utredning som gjorts. Till bakgrund för detta ligger den kontinuerliga ökningen av antalet bilar och trafikprestationen. En orsak till att fotgängare och cyklister känner sig otrygga är att de upplever att bilisterna är dåliga på att följa skyddsvägsbestämmelserna.

Under åren 2000–2004 har i medeltal totalt 110 fotgängare, cyklister och mopedister dött varje år. Över hälften av dödsfallen bland fotgängare och cyklister inträffar i tätorter och av de som skadar sig är siffran så hög som 90 %.

Också på huvudvägarna finns säkerhetsproblem för fotgängare och cyklister, också här är de ofta förknippade med bosättningar längs med vägen. På huvudvägar med en hastighetsbegränsning på 100 km/h är fotgängarnas och cyklisternas

dödsrisk per bilkilometer nästan 4 gånger så stor i statistiska tätorter jämfört med i glesbygdsområden.

Årligen dör i medeltal ca 49 cyklister. De två senaste åren har antalet dödsfall bland cyklister visserligen varit exceptionellt lågt, år 2004 dog bara 26 cyklister. Av de förolyckade cyklisterna var 70 % män. Bland de som skadade sig fanns det ingen skillnad mellan kvinnor och män. Av de förolyckade cyklisterna var ca 60 % över 65 år. Av de döda cyklisterna var 20 % och av de skadade 10 % berusade.

Ungefär 70 % av dödsfallen bland cyklister förorsakas av en kollision med ett motorfordon. En allvarig kollision sker oftast i en tätortskorsning. Majoriteten av alla cykelolyckor som sker bedöms dock bero på att cyklisterna cyklar omkull eller kolliderar med något annat hinder.

Enligt undersökningsnämnderna för trafikolyckor har ungefär hälften av de förolyckade cyklisterna dött av skador i huvudregionen. Av de som inte använde cykelhjälm hade ungefär varannan haft chans att klara sig om de använt hjälm. Enligt uppföljningsuppgifterna över hjälmanvändningen år 2005 använde i medeltal 29 % av cyklisterna hjälm i trafiken. Situationen är mycket annorlunda i städerna mot på landsbygden.

Årligen dör i medeltal ca 54 fotgängare. Av fotgängarolyckorna har ungefär en fjärdedel inträffat på skyddsväg och av skadorna ca hälften. Berusning är en betydande orsaksfaktor även i de fall då fotgängare dödas i trafiken eftersom i medeltal var femte avliden fotgängare själv hade druckit.

Av personskadorna på fotgängare har under en femtedel drabbat barn. Barn löper en nästan dubbelt så stor risk att skadas som fotgängare i jämförelse med befolkningen som helhet. Tre av fyra av de personskador som drabbat barn har inträffat då de korsat vägen. De har oftare inträffat utanför skyddsvägar än på skyddsvägar.

Av alla fotgängare som dödats var 42 % över 64 år och av de skadade nästan en fjärdedel. Två av tre av de som omkommit på skyddsväg var över 64 år. Äldre fotgängare löper en över dubbelt så hög risk att dö eller skadas i trafiken i jämförelse med befolkningen som helhet.

Av fotgängardödsfallen inträffar hälften när det är mörkt. Det har uppskattats att hälften av dem kunde undvikas om människor skulle använda reflex. År 2004 använde ca 40 % av fotgängarna under den mörka tiden reflex utanför upplyst område och ca 27 % i tätorterna.

Till fotgängartrafiken räknas också många hobbyer, som t.ex. stavgång, rullskridskoåkning och skateboardåkning. Som fotgängare i trafiken rör sig ofta även människor med begränsad observationsförmåga eller rörlighet och som behöver olika slags hjälpmedel som rollator eller rullstol för att ta sig fram.

Det är svårt att förutse antalet fotgängare och cyklister samt hur det utvecklas. Någon heltäckande uppföljning har inte genomförts. I synnerhet beträffande antalet cyklister finns det i Finland stora tidsmässiga och lokala skillnader, beroende på väderförhållanden och väglag. Också uppgifterna om olyckorna är bristfälliga. I synnerhet då det gäller olyckor som involverar lätt trafik samt singelolyckor hamnar största delen utanför den statistik som baserar sig på polisanmälningar.

En betydande del av mopedtrafiken och den lätta motorcykeltrafiken finns i tätorter och bostadsområden. Enligt uppgifterna om registrerade mopeder har det under de senaste åren skett en kraftig ökning av antalet mopeder i trafiken. Mopedåkning är huvudsakligen en hobby för 15–17-åringar. Under de senaste åren har man även i de äldre åldersgrupper i ökande utsträckning skaffat sig s.k. skotermopeder. Av mopedolyckorna drabbas unga av över tre fjärdedelar av dem. Mopedernas hastigheter bland fotgängare och cyklister upplevs som ett allvarligt problem.

En lugnare trafik i bostads- och centrumområden

En lugnare trafik i bostads- och centrumområden förbättrar säkerheten för fotgängare och cyklister samt trivseln i området. Detta åstadkommer man genom att sänka hastigheterna och separera trafiken.

Under de senaste åren har hastighetsbegränsningarna i tätorterna till stora delar sänkts till 40 km/h och i vissa fall även till 30 km/h. Hastighetsbegränsningarna har kompletterats med strukturella åtgärder och åtgärder i trafikmiljön såsom rondeller, upphöjda skyddsvägar och andra farthinder. Dessa har varit effektiva.

Man borde fortsättningsvis vidta åtgärder för att lugna ner trafiken i tätorterna. Huvudansvaret ligger hos kommunerna som ansvarar för gatunätet. I små kommuner samt i tätorter och bebyggelseförtätningar som ligger utmed allmänna vägar är det Vägförvaltningen som har ansvaret. Kommunernas och Vägförvaltningens samarbete för att garantera en säker och tydlig trafikmiljö är mycket viktigt.

I tätorterna är den allmänna hastighetsbegränsningen 50 km/h, vilket trafikmärket för tätort samtidigt anger. Utgångspunkten för planeringen av hastighetsbegränsningarna för tätorter skall dock vara att grundnivån för begränsningarna är 40 km/h. På vägar och gator där det finns mycket gång- och cykeltrafik skall motorfordonens hastigheter anpassas till den lätta trafikens villkor. I praktiken innebär detta att hastighetsbegränsningar på 30 km/h eller gårds- eller gågatuarrangemang skall gynnas. Dessutom skall utredas hur man kan klarlägga betydelsen av differentierade hastighetsbegränsningar så att det inte blir oklart för bilisten vilken hastighetsbegränsning som gäller.

Om fordonstrafiken tillåts hålla en högre hastighet än 40 km/h i tätorter måste särskilda åtgärder vidtas för fotgängarnas och cyklisternas säkerhet. På de rutter dit fordonstrafiken i tätorterna särskilt dirigeras skall fotgängare och cyklister anvisas egna rutter och vid behov skall deras kontakt med biltrafiken begränsas.

Att markanvändningen breder ut sig i omgivningarna kring allmänna vägar och t.o.m. huvudvägar ger upphov till att gränsdragningen mellan tätortstrafik och huvudvägstrafik blir otydligare. Problematiska uttrafiksäkerhetssynvinkel är de områden som varken är entydiga tätorter eller landsort – i synnerhet de stora pendlingsområdenas kranskommuner fungerar som en del av en struktur av stadskaraktär, trots att de trafikmässigt stöder sig på landsvägsnätet. En sonderfallande samhällsstruktur, ökande bilberoende och därmed relaterade säkerhetsproblem kan på lång sikt bara bekämpas genom att man följer en konsekvent sammanhållande markanvändningsplanering och markpolitik.

På områden som till sin markanvändning och trafik utvecklat till att ha tätortskaraktär måste man vidta djärva åtgärder för att lugna trafiken. Miljön skall vara så att säga självinstruerande så att i synnerhet bilisterna alltid kan känna igen och förutse trafiksituationer och anpassa sitt körsätt därefter. Omgivningen borde t.ex. klart meddela förarna att de har kommit till ett område med tätortsaktig trafik (tätortsportar, rondeller, hastighetsbegränsningar, vägbelysning). Genom att ge planerarna utbildning och handledning skall man få trafiksäkerheten att bli ännu bättre beaktad i trafik- och samhällsplaneringen.

Realiseringen av trafikmiljön i bosättningscentra och tätorter sker ännu idag alltför mycket på fordonstrafikens villkor, vilket i sin tur resulterar i att det vägnät som blir över för gång- och cykeltrafiken blir knappt tilltaget eller åtminstone osammanhängande och dåligt planerat. Att förbättra förhållandena för gång och cykling är det bästa sättet att öka säkerheten i närområdet. Vägdistriktens finansiering för basväghållningens del är dock så stram att redan planerade gång- och cykelvägar har förblivit obbyggda i flera vägdistrikt. Också i många tätorter är utbyggnaden av cykelvägnätet på hälft. Det är viktigt att få de gång- och cykelvägar som är betydande med tanke på huvudlederna eller annars viktiga ur trafiksäkerhetssynvinkel klara så snabbt som möjligt, lyfta standarden på de viktigaste förbindelserna genom att utveckla dem till s.k. kvalitetskorridorer och samt förbättra säkerheten hos arrangemangen som finns under den tid arbetet pågår.

Projekt som rör gång- och cykeltrafik skall främjas. Ett sådant är ministerarbetsgruppens föreslagna projekt för att förbättra förhållandena i samband med skolresor i landsbygdstätorter. För projekt som rör gång- och cykeltrafiken skall reserveras egna anslag inom vägdistriktens budgeter och Vägförvaltningen skall ställa upp klara resultatmål för byggandet av lätttrafikleder. Samtidigt uppmanas kommunerna fortsätta utbyggnaden av de egna gång- och cykelbanenäten och förbättra säkerheten på dem.

Då det gäller att lugna ned trafiken i bosättningscentra och tätorter och t.ex. vid planeringen av fotgängar- och cykelrutter samt kollektivtrafikförbindelser är det möjligt att dra nytta av invånarnas egen sakkunnighet och samtidigt göra det möjligt för dem att påverka sin näromgivning. Då man t.ex. inspekterar hindersfriheten i trafikmiljön är det naturligt att samtidigt beakta hur trafiksäkerheten kan förbättras. Samtidigt kan man öka invånarnas kunskap om problemen i det område där de rör sig och öka trafiksäkerhetsmedvetenheten och initiativförmågan. Här kan man dra nytta av t.ex. boendeföreningar, byalag, skolor, föräldraråd m.fl. Inom det regionala och lokala trafiksäkerhetsarbetet finns redan fungerande samarbetsmodeller, vilka måste tas i bruk i en omfattande skala och man måste aktivera verksamheten på de områden där den inte ännu finns.

Uppföljningsindikatorer

Antalet döda och skadade fotgängare, cyklister och mopedister på gatunätet samt de allmänna vägarna i tätorterna

Utvecklingen av hastighetsbegränsningar och hastigheter i tätortsområden

Antalet trafikleder avsedda för fotgängare och cyklister

Realiseringsansvar

Huvudsakligen kommunernas ansvar. Vägförvaltningen har ansvar för de allmänna vägarna.

Andra åtgärder för att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister

Förutom med hjälp av strukturella lösningar i trafikmiljön kan tätorternas trafik lugnas med hjälp av systematisk trafikövervakning. Vid sidan av polisens övervakning borde kommunernas resurser utnyttjas för samarbetsarrangemang, som borde testas lokalt.

Genom att ge barn en mångsidig trafikfostran ger man dem förutsättningar att klara sig i trafiken, vara rädda om sin hälsa och agera som aktiva medborgare som påverkar trafiken. I Finland följer vi principen om en livslång trafikfostran, som gäller alla åldrar och alla vägtrafikantgrupper.

Skolornas trafiksäkerhet förbättras med frivilliga skolspecifika trafikplaner, som täcker säkerheten under skolresorna och i skolmiljön samt trafikfostran. Planerna borde uppgöras som en del av kommunernas trafiksäkerhetsplaner. För uppgörandet av dessa erbjuds skolorna planeringsmodeller och hjälp med undervisningen. Att tillgå finns bl.a. de modeller som ingår i projektet *Säkra barnets skolväg*.

Med hjälp av regionala kampanjer och utbildningar ökas människornas trafiksäkerhetsmedvetenhet och man erbjuder information och färdigheter för att undvika farosituationer till fots, på cykel och på moped. Centrala teman är trafikregler, användningen av säkerhetsutrustning, säkerhetskartläggningar av färdrutterna samt olika slags cykelkampanjer. Dessa realiserar i samarbete med Trafikskyddet, kommunerna, vägdistrikten och andra lokala aktörer. Kommunernas personal utbildas i trafiksäkerhetsfrågor.

Fotgängarna använder fortfarande reflex i en alltför liten utsträckning. Enligt lagstiftningen har fotgängare en skyldighet att använda reflex, men försummelse bestraffas inte. Användningen och tillgången till reflex skall ökas med hjälp av information i samarbete med tillverkare, importörer och handeln.

För bilister marknadsförs användningen av fotgångarreflexer och andra reflekterande produkter. Åtgärderna sätts in på basis av de uppgifter som fås från uppföljningen av reflexanvändningen. Som mål uppställs att reflexanvändningen inom tre år skall öka till 45 % i tätorterna och till 60 % i glesbebyggda områden.

Uppföljningsindikatorer

Kampanjernas genomslagskraft och effektivitet
Tillgången på säkerhetsutrustning
Användningsgraden för säkerhetsutrustning
Startandet av regionala och lokala projekt

Realiseringsansvar

Kampanjerna: trafikskyddet och
kommunikationsministeriet
Regionala och lokala projekt: Kommunförbundet,
kommunerna och vägförvaltningen
Kartläggning: miljöministeriet



5.3 Alkohol- och drogrelaterade olyckor

Var femte dödsfall i trafiken sker i samband med en olycka där föraren är rattfull. Denna andel har kvarstått och t.o.m. ökat, trots att andelen rattfulla i trafiken så småningom har sjunkit. Olycksrisken ökar markant då alkoholhalten stiger; risken är i medeltal 3 gånger så stor då alkoholhalten i blodet är 0,8 ‰ och 40 gånger så stor när alkoholen i blodet överstiger 1,5 ‰.

Hos unga förare leder även en låg alkoholhalt till ett ökat risktagande i körstilen. Av de rattfyllerister som förorsakat dödsrockor har hälften haft missbruksproblem och bland dem är upprepade fylleribrott vanliga. Alkolås är en ny metod för att hindra en person som har druckit från att köra. Dess ökade användning som ett redskap för att kontrollera såväl de som har missbruksproblem samt andra som dömts för rattfylleri med avseende på deras bilkörande måste främjas. Samtidigt måste det tas i bruk som ett kompletterande medel för kontroll av hälsokraven i enlighet med körkortsdirektivet samt som ett kriterium då transporttjänster konkurrensutsätts och i kvalitetsutvärderingen av företagen i branschen.

Frågan om att få alkolås som standardutrustning i alla nya fordon måste drivas i form av internationellt samarbete. Det finns utrymme för att effektivisera inriktningen av övervakningen samt informeringen. Att fastställa rattfylleribrott redan på vägen och förenkla påföljdsprocessen skapar en bas för att sänka tröskeln för ingripande och för att avbryta körandet redan vid 0,2 ‰ alkohol i blodet. Ett upprätthållande av attityder som fördömer rattfylleri samt ett tidigt identifierande av missbruksproblem samt rådgivning inom hälsovården är viktiga förebyggande åtgärder. För att förhindra de svåraste återfall måste man utfärda ett ändamålsenligt regelverk för att förenhetliga förfarandena vid beslagtagande och konfiskering av fordonet.

Problembeskrivning

Rattfylleri är ett allvarligt säkerhetsproblem i vägtrafiken. Ungefär var femte trafikdöd är en följd av en olycka där föraren är rattfull.

Man har inte lyckats minska personskadorna som förorsakas av rattfylleri på samma sätt som man minskat andra trafikrelaterade personskador. Hastighetsbegränsningar, användning av säkerhetsbälte och en också i övrigt förbättrad trafikultur har minskat dödsrockarna, men effekten på de rockor som förorsakas av rattfyllerister har varit mindre än på de som inträffat i nyktert tillstånd. Detta beror i stora delar på det att rattfulla också i övrigt är benägna att försumma säkerheten och ta medvetna risker.

Det vanligaste är att offren i dödsrockor förorsakade av rattfulla antingen är den rattfulle själv eller dennes passagerare. I medeltal dör 7 utomstående om året i rattfyllerioluckyor då det totala antalet omkomna per år i dessa olyckor i medeltal är 79 personer.

Redan små alkoholmängder ökar olycksrisken, i synnerhet för oerfarna förare. Risken växer till den tredubbla då alkoholhalten i blodet är 0,8 ‰ och blir 40 gånger så stor när alkoholen i blodet stiger till 1,5 ‰.

På basis av undersökningar bedöms ungefär hälften av rattfylleristerna vara rusmedelsberoende. Var tionde rattfyllerist blir inom loppet av ett år fast för upprepat rattfylleri, och var fjärde blir fast inom fem år.

Rattfylleri är ännu farligare för unga förare än för de äldre åldersgrupperna. Enligt en uppföljning av trafikströmmen utgör andelen unga rattfyllerister i trafiken ca 10 %, av de rattfyllerister som blivit fast är de 20 % och av de rattfyllerister som varit inblandade i olyckor som lett till döden så är de ungas andel ca en tredjedel. De ungas höga andel av dödsfallen betonas ytterligare av det att ungas fysiska förmåga att klara av en kollision är klart bättre än genomsnittligt.

Rattfylleri är ett typiskt manligt brott. Av de som medverkar i allvarliga rattfylleribrott är 90 % män. Den ökning av personskador förorsakade av rattfylleri som skett på 2000-talet hänger särskilt ihop med ökningen av personskador förorsakade av unga rattfyllerister i åldern 18–24 år.

Alkohol är inte enbart ett rattfylleriproblem utan även i de fall då fotgängare, cyklister och mopedister omkommer så har offret ofta, i ungefär vart femte fall, själv varit berusad.

I början av mars 2004 sänktes alkoholskatten och särskilt de starka alkoholdryckerna blev billigare. Alkoholkonsumtionen ökade med 10 % jämfört med året innan. Polisen fick kännedom om 10 % fler rattfyllerifall, men antalet blåstest i övervakningen har också ökat i motsvarande mån. Antalet personskador i samband med olyckor där föraren varit rattfull ökade med 9 % jämfört med året innan. Enligt de uppföljningsmätningar som utförts i trafiken så har det däremot inte skett några väsentliga förändringar gällande rattfulla i trafiken under åren 1996–2005.

Alkolås – trafiknykterhet

Då det gäller att förhindra rattfylleri har man använt sig av många olika tillvägagångssätt, från lagstiftning till social- och hälsopolitiska åtgärder. Olika metoder skall också i fortsättningen kombineras och man skall sträva efter att införa tekniska anordningar som gör att det inte går att köra berusad, dvs. alkolås. Att främja användningen av alkolås verkar vara den mest lovande möjligheten för att i framtiden hålla alkolåspåverkade förare borta från trafiken.

För att få bruket av alkolås utbrett, måste det utredas vilka möjligheter som finns att lagstifta om att alkolås skall vara obligatorisk utrustning i alla nya bilar. Som mål uppställs att alkolås skall vara obligatoriskt i nya lastbilar och bussar senast 2010 och i nya person- och pakettbilar år 2012. Detta överensstämmer med det mål som uppställts i Sverige och Finland bör agera i nära samarbete med svenskarna för att anta ett direktiv som innehåller en alkolåsbestämmelse och ta i bruk alkolås.

I Finland inleddes i juli 2005 ett treårigt försök som går ut på att domstolen istället för att utdöma körförbud i vissa specifika fall kan bevilja den som åkt fast för rattfylleri en ettårig övervakad körrätt. Den dömda måste då installera ett alkolås i sin bil och polisen övervakar sedan föraren på basis av de upp-

gifter om användning som regelbundet avläses från dess minne. Till den övervakade körrätten ansluter sig också ett program för bedömning av alkohol- eller drogberoendet och fortsatt uppföljning med hälsokontroller. Erfarenheterna som fås av detta försök skall utnyttjas snabbt och mångsidigt.

Rattfylleri är vanligtvis ett tecken på att personen inte kan kontrollera sitt alkoholbruk. Den stora andelen grovt rattfylleri (över 1,2 ‰) samt andelen som upprepade gånger gör sig skyldiga till rattfylleri är tydliga uttryck för att en stor grupp av dem som åker fast har problem med alkohol och alkoholism i allmänhet. För att förbättra detta läge finns det ingen metod som är enkel och den enda rätta. Genom användning av alkolås är det, förutom att förhindra körning i berusat tillstånd, också möjligt att stöda människor med alkoholproblem så att de håller sig nyktra och arbeta för att minska alkoholanvändningen. Ett främjande av användningen av alkolås är alltså inte bara en trafiksäkerhetsåtgärd utan främjar också folkhälsan och stöder social- och hälsosektorns mål.

Enligt körkortsdirektivet uppfyller en alkoholberoende person inte de hälsokrav som förutsätts för körkort. Läkare har sedan hösten 2004 haft en skyldighet att meddela körkortsmyndigheterna om patientens körhälsa permanent har nedsatts så att hälsokraven för körtillstånd inte uppfylls. Tröskeln för att ingripa vid alkoholproblem är dock hög, eftersom läkarna upplever att det är en känslig sak och patienterna ofta försöker dölja problemen. Den medicinska expertisen och hälsovårdens metoder bör ännu utvecklas då det gäller alkohol och körhälsa.

Man strävar efter att ändra körkortsdirektivet så att en rusmedelsberoende person skall kunna beviljas körrätt för ett alkolåsförsett fordon. Alkolåset kunde vara ett hjälpmedel för den rusmedelsberoende att få missbruket under kontroll. Samtidigt kunde man förhindra de svårigheter i arbets- och privatlivet som en förlust av körrätten ofta resulterar i.

Alkolås kunde införas som ett körkortskrav för alla som åkt fast för rattfylleri.

Förutom lagstiftningsvägen är det också möjligt att främja användningen av alkolås med många frivilliga eller konkurrensrelaterade metoder. I progressiva trafikbolag finns en nedskrivna alkoholpolitik och där tillämpas s.k. nolltolerans. Dessutom får förarna genomgå blåstester. Företagen skall understöda införa alkolås som en del av denna verksamhet som syftar till att garantera förarnas körförmåga och -hälsa. Detta gäller lika mycket också andra än företag inom yrkestrafiken. En ökad frivillig användning av alkolås även i fordon som används av andra företag bör uppmuntras. De som beställer transporterna kan inte heller anses vara helt fria från ansvar för nykterheten i trafiken, utan de har åtminstone ett moraliskt ansvar i frågan. I synnerhet då den offentliga sektorn upphandlar transporttjänster skall användning av alkolås ställas som en konkurrensfaktor eller ett konkurrenskrav. Realiserandet av detta bör inledas omedelbart för skolskjutsarnas del.

Rattfylleri anses allmänt vara ett säkerhetsproblem som förorsakas av en viss avgränsad grupp, rattfylleristerna. Problemet berör dock, direkt eller indirekt, alla medborgare och hela samhället har således ett gemensamt ansvar för att ingripa. I planen rekommenderas att alkoholansvändningen främjas i enlighet med beskrivningen ovan, såväl i form av myndighetsverksamhet som baserat på frivillighet.

Andra åtgärder för att bekämpa användningen av alkohol och droger i trafiken

Trots de möjligheter alkoholåset innebär måste arbetet för en trafik utan alkohol och droger också bedrivas med hjälp av andra, traditionella metoder och metoder som är snabbare tillgängliga. Rattfylleriövervakningen i Finland är heltäckande, eftersom polisen har möjlighet att låta förarna blåsa utan att någon speciell misstanke om rattfylleri föreligger, vilket avviker från praxisen i många andra länder. Det är dock möjligt att ytterligare effektivisera övervakningen och öka risken för att åka fast genom att inrikta övervakningen till vissa tider och platser där rattfylleri allmänt förekommer samt genom att ytterligare utveckla informationen i anslutning till övervakningen, t.ex. med hjälp av informationstavlor.

Det är också möjligt att effektivisera rattfylleriövervakningen genom att utveckla redskap för att bestyrka brottet och förenkla processerna i samband med övervakningen och det rättsliga förfarandet. Detta kan uppnås bl.a. genom att man tar ibruk flyttbara precisionsalkometrar och nya instrument för screening av andra droger. Genom att göra processen enklare och utveckla redskap för att bestyrka brott kan man också sänka tröskeln för ingripanden och göra ingripandena mer stegvisa. Det är skäl att stoppa också sådana förare som kör i trafiken påverkade av endast små alkoholmängder (0,2 ‰).

Enligt den nuvarande lagstiftningen är det lagligt att delta i trafiken som förare av ett fordon med en berusning på upp till 0,5 ‰. Detta ger en felaktig bild av alkoholens skadliga effekt i trafiken. I synnerhet unga förare är känsligare än genomsnittet för alkoholens inverkan; och risktagandet i trafiken ökar redan med små alkoholmängder. Ett allmänt säkerhetsmål är helnykterhet i trafiken. Den nuvarande promillegränsen underminerar trovärdigheten hos denna målsättning.

Genom kampanjer upprätthålls och ökas de fördömande attityderna mot rattfylleri. Samtidigt ges medborgarna information och metoder för att hantera livssituationer i anknytning till trafiken, så att alkoholintag inte leder till problem i trafiken. Beloppet som finns att tillgå för kampanjer har minskat, medan en kampanj kräver alltmer pengar för att synas i ett splittat mediefält. Fortsatta kampanjer i åtminstone samma utsträckning som för närvarande måste garanteras.

Svårigheterna som alkoholbruk medför i trafiken behandlas som en del av skolornas alkohol- och drogupplysning. Syftet är att ge unga tillräckligt med information om riskerna med alkohol och droger i trafiken redan före körkortsåldern. Denna information inkluderas i hälsoläraundervisningen. Dessutom utvecklas nya metoder för att nå fram till de unga och deras föräldrar.

Kommunernas hälsovårdspersonal och representanter för rättsväsendet skall få mer information om rattfylleri. Hälsovårdspersonalen erbjuder information och verksamhetsmetoder för att ingripa då klienterna löper risk för att köra rattfulla. Hälften av rattfylleristerna har sökt hjälp för alkoholproblem innan de åkt fast för rattfylleri. Genast i samband med att någon åkt fast skall den som misstänks för rattfylleri ges information om följderna av rattfylleri och möjligheterna att ta kontakt med missbrukarvården. Strafftiden för en rattfylleridom borde utnyttjas till att inleda och stöda en ändring i riktning mot ett minskat trafikfylleri. Det behövs en fortsatt utveckling av och forskning om de verksamhetsprogram som riktar sig till rattfyllerister.

I fråga om flerfaldiga återfallsförbrytare och i synnerhet i sådana fall då en person inom en kort tidsrymd upprepade gånger åker fast för rattfylleri, kan ett sätt att försöka bryta rattfyllerispiralen vara att genast vid övervakningstillfället beslagta bilen och eventuellt döma den förverkad till staten (s.k. konfiskering). Tillämpningen av dessa förfaranden förenhetligas genom att åklagarmyndigheterna och polisen informeras och får anvisningar.

Uppföljningsindikatorer

Antalet trafikdödade i rattfylleriolyckor
Antalet rattfulla som åkt fast (övervakning)
i förhållande till mängden övervakning
Genomförandet av åtgärder
Antalet blåstest
Rattfylleristernas andel i trafiken

Realiseringsansvar

Övervakningsärenden: inrikesministeriet,
Lagändringar: justitieministeriet,
kommunikationsministeriet
Direktiv om konfiskering: riksåklagar
Hälsovårdssektorn: social- och hälsovårdsministeriet
Informering och kampanjer: Trafikskyddet



5.4 Olyckor i yrkestrafiken

Olyckor som involverar den tunga trafiken är förödande på grund av den stora massan hos tunga fordon och i synnerhet skillnaderna i massan. Ett tungt fordon är part i 20 % av olyckorna med dödlig utgång, och bussolyckor är ofta storolyckor. Även om ett tungt fordon oftast inte är den skyldiga parten i en olycka, anser man det vara möjligt att minska olyckorna genom att också förarna av tunga fordon förbättrar sitt körsätt.

En snabbt verkande säkerhetsåtgärd är en effektiviserad polisövervakning, även i samarbete med gränsbevakningsväsendet och tullen. Förutom körsättet och lastningen samt skicket på föraren och fordonet skall transporten i sin helhet övervakas med hjälp av färdskrivare. För att transporterna skall kunna konstateras vara säkra redan på lastningsplatserna skall sanktioner också kunna riktas till avsändarna. Genom information och utbildning skall man sträva efter att förbättra yrkesimagen i transportbranschen – förutom chaufförernas yrkeskompetens skall professionell transportverksamhet även omfatta säkerhetsledarskap och riskkontroll i transportföretagen.

Fortbildning för chaufförerna i säker och ekonomisk körning enligt yrkeskompetensdirektivet hör till denna image. Vid offentlig upphandling skall man kräva kompromisslöst iakttagande av lagstiftningen och avtalen samt tillämpa trafiksäkerhetsfaktorer som upphandlingskriterier.

Problembeskrivning

I trafikolyckor som är allvarligare än genomsnittet är det vanligt att yrkesförare är inblandade. Vid en olycka orsakar storleken och massan hos tunga fordon förödande följder för den lättare parten enbart på grund av skillnaden i massan. Om en buss med passagerare är part i en allvarlig olycka innebär detta alltid ett hot om en storolycka.

Av den årliga fordonsprestationen inom vägtrafiken är lastbilarnas andel ungefär 6 % och bussarnas andel drygt 1 %. En lastbil är inblandad, som skyldig eller oskyldig part, i var femte vägolycka med dödlig utgång. Släpvnagsförsedda lastbilars andel av dödsolyckorna är till och med sexfaldig jämfört med deras andel av personskadeolyckorna. De tunga fordonen är emellertid oftast inte skyldiga till dessa olyckor.

När det gäller olyckor med dödlig utgång ser det ut som att lastbilarnas andel av alla inblandade motorfordon under de senaste tio åren har ökat med några procentenheter till ungefär 20 %. På grund av det relativt låga antalet olyckor varierar siffrorna dock mycket år från år. Lastbilarnas andel av de olyckor som lett till personskador ser samtidigt ut att ha ökat med un-

gefär en procentenhet, från 6 % till 7 %. Lastbilar såväl med som utan släpvagn har bidragit till denna ökning.

En stor del av säkerhetsproblemet i samband med den tunga trafiken relaterar, enligt beskrivningen i punkt 5.1., till frontalkrockar som sker på huvudvägar med bara en körbana. I majoriteten av fallen utgör det tunga fordonet, enbart genom sin existens, ett massivt kollisionsobjekt för en part som hamnat på fel körbana. I vissa fall har det tunga fordonets förare inte haft någon som helst möjlighet att undvika kollisionen.

Trots det ovan nämnda förknippas dock yrkestrafiken med flera kända riskfaktorer som förorsakar olyckor, bidrar till olyckor eller påverkar följderna av olyckorna. Olyckan i Konginkangas 19.3.2004 är ett tragiskt exempel på hur riskfaktorer av den här typen kan hopa sig. Den är också ett exempel på hurdana förluster en enskild vägolycka kan innebära när den ena parten representerar den tunga godstrafiken och den andra kollektivtrafiken.

En del av riskfaktorerna i anslutning till yrkestrafiken är en följd av den mycket hårda konkurrensen inom transportbranschen. Tröskeln till att etablera sig i branschen har alltid varit låg och utbudet domineras av småföretagare. Konkurrensen

har ytterligare skärpts av att man upphört med behovsprövningen vid beviljandet av trafiklicenser och av det stigande antalet utländska branschaktörer. Priset på transporterna är den mest betydande konkurrensfaktorn. Strävan efter effektivitet i transporterna kan stå i konflikt med trafiksäkerhetsaspekterna.

Enligt vägtrafiklagen ligger ansvaret för trafiksäkerheten i godstransportkedjan enbart hos föraren. Av detta följer att man genom att pruta på trafiksäkerheten kan nå ekonomiska fördelar för andra parter i transportkedjan (till exempel avsändaren/beställaren, den som utför transporten samt mottagaren). Enligt kör- och vilotidsförordningen får dock betalning till förare som är löntagare, även om det gäller bonus eller lönetillägg, inte beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten.

I transportbranschen har det uppkommit en praxis som är osund med tanke på trafiksäkerheten och som i princip innebär att aktörerna är tvungna att bryta mot gränser som fastställts t.ex. i lagar och avtal. På grund av den hårda konkurrensen har aktörerna i transportbranschen dåliga förutsättningar att själva övervaka och bidra till en bättre praxis. Även från samhällets sida är beredskapen att, på andra sätt än genom lagenliga vägkontroller, reglera och övervaka praxisen relativt svag.

De mest typiska exemplen på de osunda förfaringsätt i transportbranschen som beskrevs ovan är brott mot kör- och vilotiderna, för stora laster, snäva tidtabeller och fortkörning. Bestämmelserna om kör- och vilotider syftar till att minska körning i trött tillstånd inom yrkestrafiken. En person som kör trots att han eller hon har vakat för länge eller annars är trött har en försämrad reaktionsförmåga som kan jämföras med rattfylleri. I dag kan trötthet dock inte mätas tillförlitligt på samma sätt som rattfylleri. På grund av otillräcklig övervakning och små sanktioner är brott mot bestämmelserna om kör- och vilotider vanliga.

I 63 § i vägtrafiklagen ingår en bestämmelse om att fordon inte får föras av den som på grund av trötthet saknar nödvändiga förutsättningar för detta. Eftersom trafikövervakningen saknar lämpliga instrument för mätning av trötthet, har man inom den tunga trafiken strävat efter att minska förekomsten av trötthet genom att fastställa maximikörtider och minimivilotider och -pauser för lastbils- och bussförare. Rådets förordning 3820/85 innehåller bestämmelser om kör- och vilotider, och rådets förordning 3821/85 bestämmelser om övervakningsanordningar, dvs. färdskrivare. Bestämmelser om påföljder om aktörerna försummar att följa förordningarna samt om övervakning och tvångsmedel ingår i den finska vägtrafiklagen. Genom rådets förordning 2135/98 har förordningen 3821/85 ytterligare ändrats så att de tidigare mekaniska färdskrivarna ersätts med särskilda datorer som kallas digitala färdskrivare. Dessutom har Europaparlamentet föreslagit ett direktiv om

övervakningen av kör- och vilotider som rådet för sin del har godkänt. Enligt direktivet skulle medlemsstaterna förbinda sig att gradvis öka körtidsövervakningen från nuvarande en procent av arbetsdagarna till fyra procent av arbetsdagarna vartefter de digitala färdskrivarna blir allmänna.

Tunga fordons körhastigheter, hastighetsbegränsningar och fortkörning behandlas mer ingående i kapitel 5.5. *För hög körhastighet.*

Trafiksäkerheten och ett säkerhetsorienterat trafikbeteende har en mycket svag framtoning i den allmänna uppfattningen om yrkesförarna. Enligt den allmänna uppfattningen sätter yrkesförarna värde på körhastigheter och prestationer, har yrkesförarna inte särskilt bra körvanor (taxibilar i stadstrafiken, lastbilar som kör för fort) och förhåller sig yrkesförarna likgiltigt till säkerhetsanordningar (taxiförare och andra yrkesförare motsätter sig användningen av säkerhetsbälten).

I och med EU-harmoniseringen kommer bestämmelserna om yrkestrafiken att beröras av relativt stora förändringar under planeringsperioden. Verkställandet av säkerhetsbältesdirektivet kommer att göra användningen av säkerhetsbälten obligatorisk och enligt direktivet om yrkeskompetens kommer kraven på yrkeskompetens respektive körkort att skiljas åt, vilket medför nya krav på utbildningssystemet och fortbildningen för förarna.

Effektivisering av övervakningen av den tunga trafiken

Övervakningen av den tunga trafiken är en komplicerad process som kräver specialkunskaper och yrkesskicklighet både vid planeringen och vid genomförandet. Kraven på övervakningen av den tunga trafiken växer även på det internationella planet.

För att de digitala färdskrivare som används vid övervakningen av kör- och vilotiderna skall vara till nytta ur trafiksäkerhetssynvinkel, måste man efter ibruktagandet av färdskrivarna kunna öka antalet övervakningshändelser samt storleken på och föremålen för sanktionerna. Särskild uppmärksamhet borde fästas vid försummad användning av själva övervakningsinstrumentet; sanktionen i sådana fall borde vara tillräckligt mycket större än sanktionen vid försummat iakttagande av kör- och vilotider. Sanktionerna borde också riktas till alla instanser som är med om att besluta om tidtabellerna för transporterna.

Men eftersom möjligheterna att öka övervakningen är begränsade, och övervakningen särskilt vid övergången till digitala färdskrivare till och med är mer komplicerad och långsammare på grund av de två parallella systemen, borde uppmärksamheten i huvudsak fästas vid sanktionerna. Det vore skäl att rikta sanktionerna klart och tydligt inte bara till föraren utan också/eller till den som ansvarar för tidtabellen. (Det

ta förslag ingår även i ett förslag som getts av kommunikationsministeriets arbetsgrupp.) Dessutom borde man införa ett system som skulle förhindra att transporten fortsätter om föraren har brutit mot kör- och vilotiderna. Då skulle sanktionen riktas mot dem som ansvarar för tidtabellen och i många fall även ha ekonomiska effekter (dröjsmålsvite m.m.). Detta skulle i något skede börja märkas i transportavtalen och -offerterna, eftersom det skulle vara en faktor som bidrar till leveranssäkerheten.

På basis av den information som fås från övervakningen bör transportkedjans parter och branschaktörerna i samarbete öka det förebyggande arbetet genom att informera om missförhållanden och ge utbildning i bättre förfaringsätt. Man ska t.ex. sträva efter att eliminera för stora laster och brister i lastsurrningen redan på de ställen varifrån transporterna avgår. Det är tillsynsmyndigheternas uppgift att inrikta åtgärderna för övervakningen av den tunga trafiken utifrån en riskanalys. Därav följer att terminaler och andra avgångsställen för transporter, gränsöverskridningsställen osv. är naturliga kontrollpunkter. Det är också viktigt att säkra trafikövervakningsställen byggs och upprätthålls längs livliga transportrutter. Likaså ska man sörja för övervakningen av de transporter som sker nattetid.

Uppföljningsindikatorer

Övervakningsprestationer när det gäller den tunga trafiken (bl.a. TFÄ-kontroller och vägkontroller)

Olyckor orsakade av tunga fordon

Uppföljning av brott mot kör- och vilotiderna

Realiseringsansvar

När det gäller övervakningen skulle de som övervakar kör- och vilotiderna, dvs. polisen och arbetarskyddsmyndigheterna (inrikesministeriet och social- och hälsovårdsministeriet) samt i andra sammanhang i tillämpliga delar även gränsbevakningsväsendet och tullen

Andra åtgärder för att förbättra säkerheten i yrkestrafiken

De åtgärder som syftar till att förebygga frontalolyckor, t.ex. åtskilda körbanor för respektive körriktning, kant- och mittlinjer som avger ljud när de överskrids och vinterunderhåll av vägar är samtidigt åtgärder för att minska olyckorna inom den tunga yrkestrafiken.

Åtskilliga nya krav kommer att ställas på utbildningen inom transportbranschen. När direktivet om yrkeskompetens träder i kraft kommer även de ändrade bestämmelserna att med-

föra nya krav. Förhållandena ändras också i och med att dagens förare blir äldre och går i pension, varvid nya förare behövs. De nya förarna i yrkeskåren kommer i fortsättning från mer heterogena förhållanden än tidigare, t.ex. i och med att invandrare från olika kulturer söker sig till branschen. Om man stärker utbildningens roll och lyckas kombinera arbetslivserfarenhet med utbildningen är detta på samma gång en bra tillfälle att höja förarnas yrkesmässiga profil och framhäva värdet av trafiksäkerheten i denna. Innehållet i undervisningen i förutseende och ekonomisk körning ger ett bra underlag för utbildningen.

Både i de företag som erbjuder transporttjänster och i de företag som köper dessa tjänster finns det ett behov av att förbättra riskkontrollen och trafiksäkerhetsstyrningen i anslutning till transportverksamheten. Vissa industribranscher har hunnit längre än andra i denna fråga. I synnerhet för en stor del av transporterna av farliga ämnen har man skapat förfaringsätt som lätt skulle kunna tillämpas även på andra branscher.

Säkerheten hos transporterna borde betraktas som en konkurrensfaktor. Särskilt vid offentlig upphandling av transporter skall man förutsätta ett kompromisslöst iakttagande av lagstiftningen och avtalen. På samma sätt kunde olika säkerhetsfaktorer, t.ex. alkohol eller hastighetsövervakningssystem, utgöra konkurrensfördelar eller anskaffningsvillkor vid offentliga transporter, bl.a. skoltransporter och andra persontransporter som samhället anordnar.

I yrkestrafiken är körvolymerna stora och transporterna utförs oftast oberoende av förhållandena. Med hjälp av nya informationssystem kan förarna erbjudas bättre och mer exakt information än tidigare, t.ex. om förändrade förhållanden eller störningar i trafiken. Men för att dessa medel skall kunna tas i bruk krävs satsningar på forskning och utveckling.

Ledningsgruppen för undersökning av säkerheten inom den tunga trafiken sammanställde våren 2005 en utvärdering av säkerhetssituationen inom den tunga trafiken samt forskningsbehovet på området. Vid utredningen av behovet att undersöka den tunga trafiken konstaterade ledningsgruppen att det på samtliga centrala delområden med tanke på trafiksäkerheten (förare, fordon, trafikmiljö) finns speciella forsknings- och utvecklingsbehov i avsikt att öka säkerheten inom den tunga vägtrafiken. Arbetsgruppen har också lagt fram forskningsförslag som gäller ansvarsfördelningen i transportkedjan och användningen av ekonomiska styrmedel i trafiksäkerhetsarbetet. Ledningsgruppen har identifierat sammanlagt 24 forskningsämnen som kräver ytterligare utredningar. En del av dessa forskningsprojekt har redan inletts. Det anses vara viktigt att möjligheterna att genomföra de av gruppen föreslagna forskningsprojekten säkerställs.



5.5 För hög körhastighet

När hastigheten stiger ökar risken för olyckor avsevärt och blir följderna av olyckorna allvarligare, vilket märks i orsakerna till dödsolyckor: i dessa är hastigheten den viktigaste riskfaktorn både på vägnätet och i tätorterna. Nivån på begränsningarna och hur väl de följs avgör hur säker trafiken är. Anvisningarna för fastställandet av hastighetsbegränsningar håller på att förnyas. De nya anvisningarna fäster större vikt än tidigare vid trafikvolymen, bosättningen invid vägarna samt om körriktningarna är åtskilda. Vägspecifika hastighetsbegränsningar kommer att täcka större områden än tidigare. Begränsningarna för vinterperioden och den mörka perioden kommer att göras mer omfattande och effektiveras genom alternativa begränsningar där det är ekonomiskt lönsamt, eftersom körhastigheterna inte anpassas tillräckligt till svårare förhållanden.

Det trafikproblem som förknippas med fortkörning är tudelat. Problemet utgörs dels av grov fortkörning där olycksfallsrisken är stor i samtliga fall. Även om dessa fall utgör en relativt liten del av trafikströmmen (ca 10 % över 10 km/h och 1 % mycket grov fortkörning), står de för en stor del av olyckorna. Det andra problemet utgörs av frekvent fortkörning där hastighetsgränsen bara överskrids lite (till exempel över 50 % överskrider hastigheten med högst 10 km/h). I dessa kan ökningen av risken i ett enskilt fall vara mycket liten, men det stora antalet fall gör att risken ökar avsevärt när det gäller hela trafiksystemet. Övervakningen syftar till ökat iakttagande av hastighetsbegränsningarna. När det gäller att dämpa hastigheterna görs kraftiga programrelaterade satsningar främst på automatisk hastighetsövervakning.

Polisens projekt med trafikcentraler genomförs i syfte att effektivisera och automatisera övervakningsprocessen samt förbättra planeringen av övervakningen, samarbetet och kommunikationen. Övervakningsteknikerna utvecklas för att det ska bli lättare att identifiera fordonen och mäta körhastigheterna. I EU tar man upp frågan om att justera värdena på hastighetsbegränsarna i tunga fordon så att de bättre motsvarar fastställda fordonsspecifika begränsningar. I bruktagandet av smarta hastighetskontrollsystem skall främjas. För sådana fordon som är svåra att övervaka samt förare som gång på gång bryter mot hastighetsbegränsningarna införs uppföljningsinstrument som registrerar körhastigheterna.

Problembeskrivning

För hög körhastighet ökar olycksrisken och gör följderna av olyckorna allvarligare. Hastigheten är den viktigaste trafiksäkerhetsfaktorn i alla miljöer – både i bosättningscentra och längs huvudvägarna.

Om man skulle fastställa hastighetsbegränsningarna enbart enligt säkerhetskraven, skulle gränserna för vad kroppen tål vid

olika typer av olyckor accentueras. Detta skulle innebära en begränsning av hastigheten till 20–30 km/h i områden där fotgängare och cyklister rör sig. Om fordon korsar varandra skulle hastigheten vara begränsad till 50 km/h, och om det finns sannolikhet för kollisionsolyckor eller sammanstötningar med fasta hinder skulle hastigheten vara begränsad till 70 km/h. Det är uppenbart att det finns en konflikt mellan hastighetsbegränsningar som grundar sig på säkerheten och de hastigheter som i dag i praktiken råder. När hastighetsnivån fastställs

är det avgörande vilken betydelse säkerheten ges i förhållande till de andra målen och värderingarna.

Fastställandet av hastighetsnivån kan grovt indelas i två faktorer, nämligen att fastställa hastighetsbegränsningarna på rätt sätt utifrån trafikmiljön och att dessa begränsningar iaktas. Vid problematiska fall på det lokala planet är alternativen att förbättra trafikmiljön så att den motsvarar hastighetsnivån eller att sänka begränsningen så att den motsvarar miljön.

I Finland iakttas hastighetsbegränsningarna relativt bra i en internationell jämförelse. En uppföljning visar att 8–14 % av bilisterna har överskridit begränsningen 80 km/h med mer än 10 km/h. På motsvarande sätt har 7–10 % av bilisterna överskridit begränsningen 100 km/h med mer än 10 km/h. När det gäller genomsnittshastigheterna i allmänhet har inga väsentliga förändringar skett på senare år, inte heller t.ex. nattetid under veckoslut.

De mycket allvarliga fallen av fortkörning utgör bara en liten andel av trafikströmmen – på allmänna vägar ungefär en promille, beroende på hur man räknar. Men även så innebär dessa dagligen tusentals enskilda fall, som tillsammans utgör en stor riskfaktor. Vid fortkörning med mycket höga hastigheter är det nästan alltid fråga om medveten och övervägd risktagning eller bristande omdömesförmåga till följd av alkoholintag, känslorstorm eller annan liknande omständighet. Fortkörning med mycket hög hastighet handlar sällan om fel som begåtts i missstag eller behov av att köra fort på grund av verklig brådska.

Men när det gäller hastighetsbegränsningarna och den rådande nivån på körhastigheterna är problemet dock att man i Finland har tagit för vana att köra lite fortare än hastighetsbegränsningarna. Denna attityd stöds av det faktum att tröskeln för ingripande är hög inom hastighetsövervakningen och att tunga fordon nuförtiden ofta så att säga kör mot hastighetsbegränsaren. I Finland innebär en hastighetsbegränsning på 80 km/h i praktiken 90 km/h för många bilister. På de vägar där hastighetsbegränsningen är 80 km/h kör över hälften fortare. Det verkar som att folk i allmänhet bara betraktar hastigheter som överskrider begränsningen med över 10 km/h som egentlig fortkörning.

I största allmänhet upplevs det finländska hastighetsbegränsningssystemet som ganska tillfredsställande. Vägförvaltningen har genom enkäter följt upp allmänhetens åsikter om hastighetsbegränsningarna, och de flesta av dem som svarat har ansett att begränsningarna är på rätt nivå. Efter att vinterhastighetsbegränsningarna utvidgades för vintersäsongen 2004–2005 steg nöjdheten jämfört med föregående enkät.

Hastighetsbegränsningarna upplevs som målhastigheter och de som kör långsammare än begränsningarna orsakar allmän irritation. Man talar till och med om "underhastigheter". Men på grund av förhållandena eller av personliga skäl, till exempel om man kör i en främmande omgivning, är det dock ofta säkrast att köra saktare än den högsta tillåtna hastigheten.

I trafiken anpassar förarna sina körhastigheter dåligt till olika väglag och väder. Förarna sänker inte hastigheten tillräckligt vid regn och särskilt inte vid halt väglag. Tunga fordon sänker hastigheten minst. Hastighetsbegränsningar för vintertiden och under den mörka tiden, där de högsta hastighetsbegränsningarna har sänkts på en del av vägnätet, utgör den grundläggande regleringen av körhastigheterna. Från och med vintern 2004 har man i viss mån även börjat tillämpa en sänkning av hastighetsbegränsningar på 80 km/h till 70 km/h vintertid. Automatiska, efter väglaget anpassningsbara, hastighetsbegränsningar har hittills bara kunnat tillämpas i begränsad omfattning. Även automatiska begränsningar har i praktiken reglerats relativt försiktigt.

Dämpning av hastigheterna med hjälp av begränsningar och övervakning

Anvisningarna för fastställandet av hastighetsbegränsningar förnyas och man utvärderar deras tillämpning noggrannare och mer regelbundet än tidigare. De nya anvisningarna fäster större vikt än tidigare vid trafikvolymen, bosättningen invid vägar samt olika vägtyper. Systemet för vägspecifika hastighetsbegränsningar utvidgas till en större del av det allmänna vägnätet så att det täcker alla ur trafiksynpunkt betydande vägar.

Regleringen av hastighetsbegränsningarna för vintertiden och den mörka tiden utvidgas och effektiviseras. System som ger möjlighet till alternativa hastighetsbegränsningar tas i bruk där detta är förnuftigt ekonomiskt sett. Med alternativa hastigheter kan man förbättra beaktandet av växlande förhållanden vid valet av körhastighet samt göra hastighetsbegränsningarna mer acceptabla bland bilisterna. Praxisen för hur man fastställer hastigheterna med hjälp av systemen bör vidare utvecklas. Hastighetsbegränsningar i tätorter behandlades i kapitel 5.2.

Under planeringsperioden strävar man i första hand efter att dämpa körhastigheterna genom kraftiga satsningar på den automatiska trafikövervakningen. På livliga huvudvägar och även i tätortstrafiken är automatisk kameraövervakning det enda sättet att effektivisera övervakningen och nå bestående effekter på körhastigheterna. Med hjälp av kameraövervakning har man kunnat minska 80 % av de högsta hastigheterna permanent, och 70 % om man räknar med fall där begränsningen överskrids med minst 10 km/h. Även i utlandet har man övertygande erfarenheter av den automatiska hastighetsövervakningens effekter på körhastigheterna och trafiksäkerheten.

De nuvarande för höga trösklarna för ingripande sänks genom den automatiska hastighetsövervakningen. Med hjälp av en övergripande och effektiv automatisk hastighetsövervakning och ett vägspecifikt hastighetsbegränsningssystem kan man optimera körhastighetspraxisen på basis av säkerhetsaspekterna på olika vägar och i olika trafikmiljöer samtidigt som man tar hänsyn till smidigheten i trafiken och begränsningarnas god-

tagbarhet bland bilisterna. I syfte att ta fram nya verksamhetsmodeller anordnas olika försök.

En ökning av den automatiska trafikövervakningen ingår i det utvecklingsprogram för trafikövervakningen för åren 2005–2007 som kommunikationsministeriet har sammanställt i samarbete med inrikesministeriet. Det fasta automatiska hastighetsövervakningssystemet kommer att byggas ut med sammanlagt 1 600 km fram till år 2009 på de sträckor av huvudvägnätet där olycksrisken är som störst. Senast år 2009 kommer 20 mobila övervakningsenheter att skaffas som en komplettering till den fasta kameraövervakningen och särskilt med avseende på trafikövervakningen i tätorterna.

En automatisering av sanktionsprocessen hänger nära samman med den automatiska trafikövervakningen och hur effektiv den är. En förutsättning för den automatiska sanktionsprocessen är att förfarandet med ordningsböter förenklas – denna fråga behandlas för närvarande i riksdagen. För det praktiska genomförandet av automatiseringen koncentrerar polisen funktionerna i anknytning till kameraövervakningen till regionala trafikcentraler.

Polisen har huvudansvaret för ledningen och genomförandet av trafikövervakningen. I syfte att förbättra planeringen och inriktningen av styrningen och övervakningen av trafiken på huvudvägarna ökas samarbetet med de övriga aktörerna i trafikbranschen (bl.a. Vägförvaltningen, Trafikskyddet). Vid planeringen av övervakningen kan man utnyttja informationen om trafikuppföljningen och -mätningarna, eftersom en inriktning av övervakningen förutsätter mer exakta analyser av de lokala och regionala säkerhetsproblemen. De uppgifter som fås från genomförandet av övervakningen och övervakningens konsekvenser kan å sin sida utnyttjas för utvärdering och förbättring av effektiviteten i verksamheten. Nya resultatmätare håller på att utvecklas för trafikövervakningen och i synnerhet för den automatiska hastighetsövervakningen. Mer information om övervakningen i dess olika skeden kommer att ges ut i syfte att förbättra den styrande och förebyggande effekten. Till trafikcentralerna kommer nya funktioner att kopplas för att effektivisera det regionala samarbetet. Samarbetet till exempel med Vägförvaltningen, Trafikskyddet och arbetarskyddsdistrikten ger fördelar och effektivitet när det gäller att lösa gemensamma problem.

Nya övervakningstekniker tas fram genom utvecklingsarbete och försök. I stället för stickprovsmässiga mätningar av hastigheten skall målet vara en övergång till övervakning av hastigheterna även under längre sträckor. Den automatiska hastighetsövervakningen skall kunna tillämpas även på system med alternerande hastighetsbegränsningar. En elektronisk identifiering av fordonen är en del av den automatiska övervakningen. I kameraövervakningen kan den elektroniska identifieringen införas med hjälp av automatiska avläsare av registernumren. Försök med dessa avläsare planeras för år 2006.

Möjligheterna att använda mer avancerade fordonsspecifika identifieringsmetoder bör också utredas snarast.

Den automatiska trafikövervakningen syftar inte till att ersätta utan att komplettera och effektivisera den sedvanliga trafikövervakningen – automatiken ger trafikövervakningen möjligheter till nya inriktningar. Inom vägnätet skall man till exempel sörja för att det finns tillräckligt med säkra övervakningsställen, där man även kan övervaka den tunga trafiken.

Uppföljningsindikatorer

Övervakningsprestationer

Uppmätta hastigheter

Åtgärder för att begränsa hastigheten

Realiseringsansvar

Övervakning: inrikesministeriet

Hastighetsbegränsningar: Vägförvaltningen och kommunerna

Lagstiftning: kommunikationsministeriet, justitieministeriet

Information och upplysning: Trafikskyddet

Andra sätt att dämpa hastigheterna

Tekniskt sett finns det redan många befintliga instrument för dämpning av hastigheterna. Lastbilar och bussar är försedda med hastighetsbegränsare i enlighet med EU-direktivet. För dessa är dock de högsta tillåtna hastigheterna högre än ifrågavarande fordonens fordonsspecifika hastighetsbegränsningar i Finland. Detta har lett till att förarna ofta så att säga kör mot hastighetsbegränsaren, vilket gör att medelhastigheterna stiger, i synnerhet eftersom den lättare biltrafiken i allmänhet anpassar sig till den tunga trafikens hastigheter. Under nästa EU-ordförandeskap kommer Finland att ta upp frågan om maxihastigheten för hastighetsbegränsarna i tunga fordon.

Dagens problem med hastighetsövervakningen och brotten mot hastighetsbegränsningarna kan elimineras med tekniska medel, till exempel med hjälp av smarta hastighetsregleringsystem (ISA), anordningar som registrerar uppgifter om hastigheter (så kallade svarta lådor) och elektroniska system för identifiering av fordon (EVI). Men för att dessa instrument skall kunna införas i stor skala behövs internationella bestämmelser och överenskommelser. Ibrukttagandet av dessa system bör främjas genom försök och undersökningar. Att det finns en internationell beredskap för systemen skall också säkerställas.

ISA-systemen, till exempel, kräver i allmänhet att uppgifterna om hastighetsbegränsningarna registreras på elektroniska kartor. Det finländska DIGIROAD-systemet klarar av detta. I första skedet borde systemen tas i bruk i fall där övervakningen i övrigt är svår att genomföra (till exempel övervakningen av motorcyklar) eller där det visat sig vara svårt att få förarna att iaktta hastighetsbegränsningarna (återkommande brott mot hastighetsbegränsningarna).

Eftersom det har visat sig vara särskilt svårt att få förarna att anpassa hastigheten till svåra förhållanden, bör nya metoder och förfaringssätt utvecklas för spridningen av information om väglag och väder samt andra exceptionella situationer. VA-RO-systemet, som är under utveckling, kommer att ge möjligheter till detta.

När det gäller brott mot hastighetsbegränsningarna ska grova eller återkommande brott ge påföljder även för körrätten. Uppföljningen och informationen gällande körkortspåföljder bör förbättras i syfte att öka systemets förebyggande effekter.



5.6 Lindring av följderna vid trafikolyckor

Säkerhetsbältet är den viktigaste anordningen när det gäller att lindra förarens och passagerarnas skador vid olyckor. Man räknar med att ca 50 liv kunde sparas per år genom att man förhindrar försummad användning av säkerhetsbältena. Man bör sträva efter att utveckla tekniska medel för att förhindra körning utan säkerhetsbälten. Försummelse bör inkluderas i de förseelser som ger körkortspåföljder – detta förutsätter att påföljdssystemet omarbetas till ett så kallat felpoängssystem. Det är även värt att pröva på automatisk övervakning av användningen av säkerhetsbälten. Teknikens utveckling ger möjlighet till såväl passiv som aktiv förbättring av fordonens säkerhet. Åtgärder på flera nivåer krävs för att de tekniska förbättringarna och säkerhetsfördelarna i fordonen skall kunna utnyttjas.

Den internationella beredningen av bestämmelserna (EU/ECE) skall stödas för att normerna och bestämmelserna skall kunna utvecklas och införas tidigare, prissättningen av bilismen skall styra marknaden, och ett säkerhetsorienterat beteende bland bilisterna skall främjas genom information och upplysning. En hög nivå på räddningsverksamheten och sjukvården är ett sätt att lindra följderna av olyckor. Användningen av och tillgången till säkerhetsanordningar och -utrustning skall följas upp och utvärderas regelbundet.

Problembeskrivning

Vid kollisioner är det framför allt de förändringar i hastigheten som sker vid kollisions-ögonblicket som påverkar hur allvarliga följderna blir för fordonets förare och passagerare. För att bidra till att följderna hålls inom gränserna för vad människan tål kan man för det första se till att hastigheterna inte är för höga före en eventuell sammanstötning. För det andra kan man sörja för att det finns så lite fasta hinder som möjligt i omgivningen. Genom att "mjuka upp" trafikmiljön, till exempel genom lyktstolpar och räcken som ger efter, har man kunnat, och kan alltså, avsevärt minska den retardation som orsakas av fordonet vid en sammanstötning. Det tredje sättet, som är det sista med hänsyn till kollisionen, är det skydd som själva fordonet ger. På senare år har bilkonstruktionerna utvecklats så att de tar emot stötkraft bättre och också skyddar passagerarutrymmet så att det lämnar tillräckligt med livsrum även vid kollisioner. Till detta kan man även räkna det att man genom bilarnas konstruktion och utformning även strävar efter att minska motpartens, till exempel en fotgängares, skador vid en sammanstötning.

En förutsättning för att föraren och passagerarna skall ha nytta av det kollisionsskydd som fordonet ger är att säkerhets-

bälten eller motsvarande anordningar används på rätt sätt. Utan dessa slungas personerna vid en kollision mot fordonets inre konstruktioner och tar då emot de krafter som förändringarna i hastigheten orsakar utan skydd och helt okontrollerat.

Antalet bilar som är försedda med krockkuddar som utlöses automatiskt vid kollisioner har ökat på senare år, liksom antalet krockkuddar i dessa bilar (krockkudde för passageraren i framsätet, sidokuddar osv.). Krockkuddarna har utvecklats för att i kombination med säkerhetsbältena skydda föraren och passagerarna – säkerhetsbältet är alltså alltså den viktigaste säkerhetsanordningen i en bil, oberoende av om den har krockkuddar eller inte. Säkerhetsbältenas svaghet ligger i att de inte skyddar automatiskt, utan förutsätter aktiv användning.

Det är obligatoriskt att använda säkerhetsbälten i personbilar och paketbilar, och år 2006 kommer det att bli obligatoriskt även i taxibilar, lastbilar och bussar (med undantag av lokaltrafiken). I personbilar används säkerhetsbälte i framsätet av 90 % utanför tätorterna och av ca 85 % i tätorterna. I baksätet är användningsgraden något lägre.

Åren 1999–2005 var säkerhetsbältets användningsgrad under 70 % i de olyckor som hade dödlig utgång, och 60 % med avseende på dem som förolyckades i dessa olyckor. Enligt undersökningsnämnderna för trafikolyckor skulle i genom-

snitt 50 personer årligen under perioden 1999–2003 ha räddats enbart genom att använda säkerhetsbälte. Därutöver skulle andra säkerhetsanordningar och säkrare konstruktioner i fordonen ha räddat flera personer.

Bland personbilar har kollisionssäkerheten förbättrats avsevärt på senare år. Enligt en finländsk undersökning är risken att bli invalidiserad i nya personbilar 20 % lägre än i 10 år gamla bilar. Till denna utveckling har bidragit bl.a. ett krav på kollisionstest som har gällt för nya personbilsmodeller från och med 1998 och för alla modeller som är i bruk från och med 2003. Därtill har säkerhetsutvecklingen sporrats av EuroNCAP-kollisionstesterna och den offentliga utvärderingen av dessa.

Förutom utvecklingen av den passiva säkerheten för förarna och passagerarna har man på senare år även börjat fästa uppmärksamhet vid säkerheten när bilar kolliderar med fotgängare samt i största allmänhet vid den förstörelsekraft som drabbar motparten i bilkollisioner. I kollisionstester har man till exempel inkluderat avsnitt där man utvärderar risken för att en fotgängare invalidiseras. Man bör dock komma ihåg att det, all teknisk utveckling till trots, alltid är kollisionshastigheten som är den viktigaste faktorn för hur allvarliga skador en fotgängare eller cyklist får vid en kollision med en bil.

Större uppmärksamhet har också börjat fästas vid kollisionssäkerheten hos tunga fordon. Man har utvecklat och infört underkörningsskydd som minskar risken för att fotgängare och lätta fordon hamnar under det tunga fordonet vid en kollision. Olika kollisionzoner för tunga fordon är också under utveckling.

När det gäller oskyddade motorfordon, dvs. motorcyklar och mopeder, har förarna och passagerarna tills vidare bara ett passivt skydd i form av hjälm och körkläder. I Finland använder nästan alla motorcyklister och mopedister hjälm. Men i synnerhet mopedisterna slarvar ofta med fastsättningen av hjälmen, och då kan hjälmen flyga av och lämna huvudet oskyddat vid en kollision.

Ökningen i användningen av cykelhjälm har nästan stannat av på en dryg fjärdedels nivå trots att skyldigheten att använda hjälm fick ett omnämnande i lag år 2003. År 2005 använde i medeltal 29 % av cyklisterna hjälm. Användningen av hjälm är tillfredsställande endast när det gäller barn. Användningen minskar när barnen når högstadieåldern. Enligt undersökningsnämnderna för trafikskador avled över hälften (52 %) av dem som förolyckats i cykelolyckor år 2002 av skador i huvudet. Av dem som inte använde cykelhjälm skulle hälften (49 %) haft chans att klara sig om de haft hjälm.

En del av de viktigaste säkerhetsanordningarna som lindrar skador, till exempel säkerhetsbältena, förutsätter aktiv användning. Problemet med dessa är att användningsgraden, trots främjande åtgärder i form av upplysning och övervakning, stannar på en viss nivå och man uppnår inte alltid en använd-

ningsgrad som är ens närapå 100 %. En del av dem som rör sig i trafiken låter alltså, av en eller annan orsak, bli att dra nytta av det erbjudna, för ändamålet utvecklade skyddet och litar således på att de inte kommer att råka ut för någon kollision. Det är också vanligt att försummad användning av säkerhetsutrustning sammanfaller med andra riskfaktorer, till exempel rattfylleri eller fortkörning.

Fordonstekniska säkerhetslösningar, såväl moderna säkerhetsanordningar som säkerhetskonstruktioner, utvecklas och tas i bruk bara vartefter fordonsbeståndet förnyas. I allmänhet sker detta så att nya lösningar först kommer på de dyraste modellerna samt som valbar tilläggsutrustning och i långsammare takt som standardutrustning för alla modeller. Även om en teknisk lösning skulle bli obligatorisk för alla nya bilar idag, vore deras andel av bilbeståndet efter planeringsperioden bara ungefär en tredjedel. För närvarande är en stor del av de fordon som används dagligen utan den säkerhetsutrustning och det kollisionsskydd som redan nu hör till standardutrustningen i nya bilar. I Finland är omsättningen på bilbeståndet internationellt sett långsam på grund av den höga bilbeskattningen. Bilbeståndets medelålder är över 10 år och skrotningsåldern är 18 år, då medelåldern i Sverige till exempel är 9 år och i Mellaneuropa allmänt kring 7–8 år. Dessutom fördelar sig dessa äldre och med avseende på skyddsutrustningen anspråkslösare bilar ogynnsamt med tanke på säkerheten. De används oftast av unga förare eller förare som kör lite, till exempel som familjens så kallade andra bil, samt på landsbygden där den relativa trafikdödsrisken är större.

Lindring av följderna av olyckorna genom ökad användning av säkerhetsanordningar

I en internationell jämförelse ligger användningen av säkerhetsutrustning i Finland på en bra nivå. Den har i alla tider främjats bl.a. genom bestämmelser, upplysning och övervakning. Dessa åtgärder bäddar alltjämt för ett läge där man kan börja arbeta för att öka användningen med hjälp av nya åtgärder. Men utan tekniska lösningar torde det inte vara möjligt att nå "den sista fem procenten" när det gäller användningen av säkerhetsbältet i framsätet i personbilar.

När skyldigheten att använda säkerhetsbälte år 2006 utvidgas till nya fordonskategorier till följd av det nationella verkställandet av säkerhetsbältesdirektivet, kommer denna skyldighet att gälla även sådana fordon där man tidigare just inte varit van att använda säkerhetsbälte. Det finns all anledning att dra fördel av ändringarna i lagstiftningen och stöda de nya bestämmelserna genom effektiv informationsspridning. Passagerarnas skyldighet att använda säkerhetsbälte i buss medför nya typer av arbetsuppgifter för busschauffören och eventuell annan personal eftersom passagerarna måste få information om användningen av bältena.

Inom trafikövervakningen bör man pröva på automatisk övervakning av säkerhetsbältena i syfte att minska försummelserna. Detta kunde vara ett sätt att öka risken för att åka fast samt att höja användningsgraden, särskilt i tätorterna där säkerhetsbälten används mer sällan än på glesbygden. Försummad användning av säkerhetsbälten eller hjälm borde också inkluderas i de förseelser som – ifall de upprepas – inverkar på körkortet. Med då kan det krävas att det nuvarande systemet med körkortspåföljder förändras i riktning mot ett så kallat felpoängssystem.

Det mest effektiva sättet att öka användningen av säkerhetsbälten är dock tekniska anordningar som antingen påminner förarna och passagerarna om bältena eller tvingar dem att använda dem. Ett exempel på det senare vore att det inte går att köra iväg bilen eller att det bara går att köra med en hastighet på högst 20 km/h om säkerhetsbältet inte har satts fast på någon av passagerarplatserna. Som minimikrav på anläggningen kan man tänka sig en effektiv ljudsignal. Anordningar av den här typen som påminner om säkerhetsbälten håller på att bli allt allmänare i nya bilar. De tas i beaktande bl.a. i EuroNCAP-poängsättningen. För att anordningarna skall kunna göras till en obligatorisk utrustning i fordon krävs beslut på EU-nivå. Finland bör aktivt ta initiativ till och stöda detta krav i EU- och ECE-arbetet.

Säkra konstruktioner och nya säkerhetsanordningar tas i bruk vartefter bilbeståndet omsätts. Bilbeskattningen skall utvecklas så att den snabbar på ibruktandet av nya bilar, styr konsumenterna att välja säkra bilar, ökar anskaffningen av nya säkerhetsanordningar och framför allt gör att gamla bilar snabbare tas ur trafik. Dagens höga beskattning, som grundar sig på bilens värde, arbetar mot dessa mål. Enbart en sänkning av bilskatten räcker inte till för att uppnå de önskade effekterna av styrningen. Det skall vara enkelt och fortsättningsvis gratis för ägarna att ta gamla, osäkra bilar ur trafik. Dessutom finns det anledning att utreda möjligheterna att till och med uppmuntra bilägare till att ta gamla bilar ur trafik. Under de närmaste åren väntas en reform av beskattningen även av miljörelaterade skäl. Senast i detta sammanhang skall man säkerställa att trafiksäkerhetsaspekter beaktas i tillräckligt stor omfattning.

Skyldigheten för cyklister att använda hjälm formulerades i lag år 2003 så, att försummad användning inte är straffbar (*"Cyklister skall i allmänhet under körning använda vederbörig skyddshjälm"*). Hjälmanvändningen har dock inte stigit till en tillfredsställande nivå med undantag av användningen bland småbarn. Regionalt mäts användningen av hjälm i huvudsaksregionen än i det övriga landet. En ökningen av användningen av cykelhjälm skall utgöra målet för en målmedveten strävan. Arbetet fokuserar på att hela familjen skall använda cykelhjälm. På samma gång skall man sträva efter att införa hjälmrekommendationer i skolorna och arbetsplatsernas ar-

betsskyddsorgan. Målet skall vara att på 3 år höja den genomsnittliga användningsgraden till ungefär 40 %.

Uppföljningen av hur säkerhetsanordningarna används skall vara regelbunden och tillräckligt omfattande för att man skall kunna utvärdera effekterna av åtgärderna och utnyttja informationen bland annat för informering och övervakning. De förändringar som sker i användningen av säkerhetsanordningarna kan följas upp med årliga uträkningar samt intervjuer där man kartlägger bakgrunden till förändringarna. Förändringarna i fordonsbeståndet kan följas upp med hjälp av fordonsregistret. I syfte att förbättra konsumentupplysningen skall mer ingående uppgifter samlas in och publiceras om utrustningen i nya bilar och tillgången till denna utrustning. Det undersökningsmaterial som undersökningsnämnderna för trafikolyckor samlar in ger möjlighet att utvärdera åtgärdernas effekter på dödsolyckor.

Uppföljningsindikatorer

Användningsgraden hos säkerhetsanordningar, uppföljningsuppgifter

Uppgifter om övervakningen av säkerhetsbälten

Utrustning i nya fordon och fordon som är i bruk

Realiseringsansvar

Ansvar för verkställandet när det gäller lagstiftningen (nationell/EU): kommunikationsministeriet

Övervakning: (inrikesministeriet, polisen)

Informering: Trafikskyddet, kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna rf, Fordonsförvaltningscentralen

Andra sätt att lindra följderna av olyckor

Konsumentupplysningen skall framhäva hur viktigt det är att konsumenterna beaktar kollisionssäkerheten vid val av bil. Tack vare EuroNCAP:s och liknande organisationers internationella testningsverksamhet finns det tillgång till allt mer oberoende och tillförlitliga uppgifter om ämnet. Man skall sträva efter att förändra marknadsföringen och informeringen i bilbranschen så att den framhäver säkerhetsaspekterna bättre, och till exempel inkluderar handledning i hur säkerhetsanordningarna skall användas samt utbildning för bilköpare. På samma sätt skall man sträva efter att påverka det allmänna attitydklimatet så att säkerhetstänkandet får en större roll i trafiken.

Förutom den passiva kollisionssäkerheten utvecklas även andra fordonstekniska egenskaper hela tiden. Förbättringar väntas bl.a. när det gäller anordningar som stöder körfunkti-

nera, t.ex. låsningsfria bromsar, dynamisk stabilitetskontroll, system som reglerar hastigheten (ISA), kollisionssradar, radar för byte av körfält, strålkastare som anpassar sig efter förhållandena, bromsassistenter, system för undvikande av sammanstötningar osv. Till exempel stabilitetskontrollen väntas även lindra följderna av olyckor där bilen får stötar i sidan till följd av att föraren mister herraväldet över bilden. Även när det gäller dessa egenskaper skall ibruktagandet i mån av möjlighet främjas utifrån säkerhetsaspekterna.

Genom att mjuka upp kanterna av vägarna och gatorna (skyddsräcken, konstruktioner som ger efter osv.) har man kunnat lindra följderna av olyckor. Uppmjukningen av vägmiljöerna skall fortsättningsvis betraktas som ett viktigt åtgärdsområde inom väghållningen, och också tas i beaktande vid finansieringen av väghållningen.

Snabb akutvård på olycksplatsen, snabb sjuktransport och hälsovårdens beredskap vid storolyckor är viktiga faktorer. eCall-systemet gör att man kan slå larm snabbare och ange olycksplatsens läge mer exakt. En färsk utredning som baserar sig på undersökningsnämndernas material visar att systemet under de senaste åren skulle ha minskat antalet dödsfall vid motorfordonsolyckor med 5–10 %. Med hjälp av räddningshelikoptrar kan man snabba upp sjuktransporten och tillgången på akutvård särskilt i glesbebyggda områden med långa avstånd och i områden där trafikstockningar försvårar vanlig transport. Också dessa delområden kräver vidare utveckling.

När det gäller djurolyckor är det i allmänhet bara älgo- lyckor som har allvarliga följder. För motorcyklar kan även kollisioner med mindre djur vara ödesdigra. I syfte att minska djurolyckorna skall hjorddjursbeståndet planenligt hållas på en så låg nivå som möjligt med hänsyn till naturen. I områden med mycket älgar skall man röja vägkanterna för bättre sikt, sänka hastighetsbegränsningarna och resa fler stängsel.

Realiseringsansvar

Konsumentupplysning: Automobilförbundet rf, Bilimportörerna rf, kommunikationsministeriet

Bekämpning av hjorddjursskador: Vägförvaltningen, jord- och skogsbruksministeriet



5.7 Andra problemområden och åtgärder

Gruppen äldre fotgängare och cyklister, men även personbilsförare och passagerare, är överrepresenterade vid olyckor. Även om en förarens ålder i sig inte ser ut att betydligt öka risken att råka ut för en allvarlig olycka, är sjukdomar de vanligaste riskfaktorerna när det gäller olyckor i de äldre åldersgrupperna. En gammal kropp har också sämre motståndskraft vid sammanstötningar. Om tätortstrafiken lugnar ner sig har också den äldre befolkningen lättare att klara sig.

Uppföljningen av det körrätsrelaterade hälsotillståndet och diagnosticeringen av sjukdomar skall utvecklas ytterligare och äldre förare skall ges handledning i självutvärdering och lämpliga sätt att klara sig på. Eftersom antalet äldre förare kommer att öka snabbt från och med 2010 behövs en särskild plan för denna grupp. I och med hälsokraven och anmälningsplikten i körkortsdirektivet har läkarna ålagts nya skyldigheter. Den trafikmedicinska utbildningen bör ökas i den grundläggande utbildningen för läkare och annan personal i hälsovårdsbranschen. För den trafikmedicinska kompetensen skall en specialenhet med undervisnings- och forskningsverksamhet grundas.

Ökningen i moped- och motorcykelbeståndet märks redan i ett ökat antal allvarliga olyckor bland motorister. I orsaksbilden till olyckorna accentueras höga hastigheter. Alkohol är en riskfaktor i en femtedel av olyckorna, liksom när det gäller olyckor där bilister är inblandade. Körkorts- och körundervisningskraven för mopedister och motorcyklister skall skärpas i syfte att förbättra förarnas förmåga att hantera risker och olika situationer i trafiken. Man skall överväga att höja åldersgränsen för att köra moped till 16 år och för lätt motorcykel till 18 år. Fortbildning skall krävas av dem som fått körtillstånd för motorcykel före år 1990 och som börjar köra motorcykel för första gången eller efter en lång paus. Man skall ingripa vid trimning av mopeder och effektbegränsade motorcyklar, säljarens och importörens ansvar inte att förglömma.

Att beakta åldrandet i trafiken

En oundviklig faktor under planeringsperioden utgörs av det ökande antalet äldre personer och deras ökande andel av alla som rör sig i trafiken. Enligt befolkningsprognosen börjar antalet medborgare som fyllt 65 år öka betydligt redan kring år 2010, då de första stora åldersklasserna når denna ålder. Allt fler äldre personer har körkort och deras andel i biltrafiken stiger. Det blir allt viktigare att anpassa kraven på den äldre befolkningens möjligheter att bevara sin rörelsefrihet och frågor om trafiksäkerheten till varandra.

I förhållande till åldersgruppens storlek är de äldre överrepresenterade i allvarliga trafikolyckor. Äldre personer, såväl fotgängare och cyklister som bilister och bilburna, löper en större

risk att omkomma i trafiken än genomsnittet, bland annat på grund av att kroppen blir skörare med åren. Av alla omkomna fotgängare var 40 % över 64 år och av de skadade nästan en fjärdedel. Två av tre av de som omkommit på skyddsväg var över 64 år. Olycksrisken stiger hos äldre förare som kör mycket och som lider av flertalet sjukdomar. Sjukdomar som inverkar på den kognitiva prestationsförmågan, dvs. demenssjukdomar, förknippas särskilt med ökad olycksrisk. En uppföljning av hälsotillståndet och diagnosticering av demenssjukdomar är viktiga faktorer vid utvärderingen av äldre förarens körförmåga. Läkarna behöver mer information om innehållet i körkortsdirektivet samt mer exakta metoder för fastställandet av körförmågan. Ett praktiskt körprov som utförs under övervakning av en bilskollärare ger den mest tillförlitliga bilden av per-

sonens körskicklighet och förmåga att klara sig i trafiken. På grund av detta borde bilskollärare och personer som tar emot förarexamen få särskild utbildning för att de skall ha tillräckliga kunskaper för att utvärdera äldre förarens körförmåga.

En medicinsk bedömning av körförmågan kommer framöver att utgöra en allt viktigare grund för körkortsrätten. Hälso-kraven i direktivet om körkort förutsätter medicinska bedömningar. En viktigt steg i denna riktning togs i och med att läkarna ålades skyldigheten att meddela körkortsmyndigheterna om en patient har en försvagad körförmåga av bestående natur. I syfte att säkerställa bättre anvisningar och enhetliga, rättvisa förfaringsätt samt ytterligare förbättra lagstiftningen bör den trafikmedicinska utbildningen utvecklas både med hänsyn till den grundläggande undervisningen men också genom att man koncentrerar och samlar in trafikmedicinsk kompetens till en specialenhet för branschen. En specialenhet av den här typen kan också vara den som avgör eller agerar som stöd vid avgörandet av krävande fall i praktiska körhälsofrågor. Enheten skulle också kunna arbeta som kompetenscentrum för trafikmedicinsk forskning. Hittills har det varit svårt att få tag på medicinsk kompetens för tvärvetenskapliga projekt som handlar om trafiksäkerheten, eftersom sakkunskapen är spridd över de olika specialområdena inom medicin. Intresset för trafikfrågor bland läkarna och inom hälsovården skulle på det hela taget gagna trafiksäkerheten, inte bara med avseende på frågor som gäller den åldrande befolkningen. Förutom vägtrafiken skulle detta engagemang omfatta även andra trafikformer.

En frisk äldre person kan relativt bra på egen hand hantera sin körförmåga och sitt beslutsfattande även om den allmänna prestationsförmågan gradvis försvagas. Med tanke på rörelsefriheten är det viktigt att de åldringar som vant sig vid att använda egen bil tryggt får fortsätta med detta så länge som möjligt. Förarna behöver själva olika metoder för frivillig självutvärdering av körförmågan, samt utbildning och vägledning.

När en människa blir äldre behöver hon mer tid, vilket skall beaktas särskilt vid fastställandet av körhastigheterna. Man skall fortsättningsvis utveckla trafikmiljön så att den är säker för äldre fotgängare och cyklister, bland annat genom att bygga mittpartier som gör det lättare att korsa gatan, vid behov justera hastighetsbegränsningarna samt förlänga den tid som det lyser grönt i korsningar som styrs med trafikljus.

Man skall också utveckla alternativa sätt att förflytta sig till vardags när det är dags att sluta köra bil. Arbetet med att förbättra kollektivtrafiken så att den fungerar och är säker och hinderlös även för äldre personer skall fortsätta. Servicetrafik skall erbjudas dem som inte längre klarar av att använda vanlig kollektivtrafik.

Interaktiv planering och medborgarnas medverkan i utvecklingsarbetet hjälper till att göra trafiksystemet säkrare även för äldre personer. Bl.a. äldreorganisationer, kommunernas åldrings- och handikappråd, handikapporganisationer och bran-

schexperter skall tas med i utvecklingsarbetet. Kartläggningar av farliga ställen som görs av äldre personer själva ger väghållarna information om vilka problem de äldre erfar i trafiken. I samband med hembesök hos 75 år fyllda kan man också ta upp frågor som gäller rörligheten och att röra sig säkert i trafiken.

Under planeringsperioden är det motiverat att sammanställa en separat plan för förbättring av säkerheten för äldre personer eftersom de stora åldersklasserna håller på att övergå i gruppen äldre.

Realiseringsansvar

Lagstiftningsåtgärder och en säkerhetsplan för äldre människor: kommunikationsministeriet

Utbildning i trafikmedicin: Helsingfors universitet, social- och hälsovårdsministeriet, kommunikationsministeriet, undervisningsministeriet

Ökad körning med motorcyklar och mopeder

Antalet motorcyklar och mopeder har ökat kraftigt på senare år. Båda fordonstyperna hör till gruppen av fordon som är mycket oskyddade och förknippade med stora risker. Både mopeder och särskilt motorcyklar används närmast för fritids- och hobbyändamål. Eftersom man får köra moped och lätt motorcykel i en yngre ålder än man får köra andra fordon har dessa unga förare också mindre erfarenhet av trafiken. Körundervisningen och examenskraven är inte heller särskilt omfattande. Risken för ungdomar i åldern 15–17 år att förolyckas i trafiken är betydligt högre än genomsnittet, och mopedister och motorcyklister utgör ungefär en fjärdedel av trafikoffren i denna åldersgrupp.

Att åka motorcykel har blivit mycket populärare som hobby också för män som passerat ungdomsåren. Detta märks tydligt även i antalet dödsolyckor. I motorcykelolyckor dör oftast själva föraren eller passageraren, vanligtvis som en följd av avkörning eller omkullkörning. Orsaken till att föraren mister kontrollen över fordonet är vanligtvis fortkörning eller ovana att hantera fordonet.

Den största delen av mopedtrafiken försiggår i tätorterna där den allmänna trafiksäkerheten har förbättrats på senare år. Därför har antalet dödsolyckor bland mopedisterna tills vidare inte ökat trots ökningen i mopedbeståndet. Däremot har antalet skadade stigit.

Bestämmelserna om mopedisternas rätt att ta passagerare förändrades hösten 2005. Nu får en moped ta en passagerare förutsatt att mopeden har registrerats för detta ändamål. Passageraren är, liksom föraren, skyldig att använda hjälm. Tidigare fick man på en moped bara ge skjuts åt ett högst 10-årigt barn.

Kraven på körkortet och körundervisningen i bägge fordonsgруппerna bör justeras. För närvarande får man mopedkort enbart genom att avlägga ett teoriprov. Kraven på mopedkort bör utökas med körundervisning och en körexamen (förutsätter att åldersgränsen för mopedkort höjs). När det gäller körundervisning för motorcykelkörning borde man övergå till undervisning i två skeden på samma sätt som vid körkort för personbil. Även åldersgränserna borde ses över på nytt. Ett alternativ till nuvarande praxis vore att höja åldersgränsen för mopeder till 16 år och för lätta motorcyklar till 18 år. Dessutom bör man utvärdera huruvida det finns anledning att kräva att sådana förare, som automatiskt fått tillstånd att köra motorcykel i samband med personbilskortet före år 1990, skall fortbilda sig om de vill börja köra motorcykel men inte har tidigare erfarenhet eller om det gått lång tid sedan de kört motorcykel.

Trimning av mopeder och effektbegränsade motorcyklar samt förändrade hastighets- och effektbegränsare, dvs. felaktiga justeringar av inställningsvärdena, kräver effektivare ingripande med beaktande av tillverkarens eller importörens och säljarens ansvar. Allt som allt skall man sträva efter att reglera maximihastigheterna för motorcyklar på EU-nivå samt förbättra förutsättningarna för övervakningen och själva övervakningen av motorcyklarnas hastigheter och de med avseende på säkerheten centrala tekniska egenskaperna.

Realiseringsansvar

Lagstiftningsfrågor: kommunikationsministeriet

Trimning: Fordonsförvaltningscentralen AKE, kommunikationsministeriet, representanter för tillverkarna

Uppföljningen av trafiksäkerheten

Antalet förolyckade i trafiken per år är så lågt med tanke på uppföljningen av statistiken över trafiksäkerheten, att den slumpmässiga variationen blir stor särskilt när man granskar regional statistik eller statistik över olika grupper av vägtrafikanter. Genom att tillämpa antalen skadade personer eller personskador (dödsfall och skador) kan man undvika problem som orsakas av slumpmässigheten hos små siffror. Men när det gäller dessa siffror uppstår igen problem med grunderna för inkludering i statistiken. "Skadad" är en diffus statistikföringsgrund och kan variera beroende på vem som anmäler fallet, till exempel var och när fallet anmälts. En utvärdering av skadorna sker tillförlitligt först inom hälsovården, men i Finland används denna informationskälla sällan för statistikföring av trafikolyckor. På samma sätt är antalet omkomna den enda

tillförlitliga och jämförbara statistikgrunden på det internationella planet (till exempel antalet omkomna i förhållande till folkmängden), men även här förekommer landsvisa skillnader i definitionerna och statistikens täckning.

Statistikföringen av trafikolyckor skall utvecklas så att man kan följa upp antalet olyckor som lett till grovt handikapp med tillräckligt stor exakthet. En möjlighet är att klassificera skador som krävt sjukhusvård separat, till exempel fall som krävt minst ett dygn respektive tre eller fler dygn sjukhusvård. Vid utvecklingen av statistikföringen skall man också sträva efter att förbättra möjligheterna att göra internationella jämförelser. Med tanke på detta borde man utreda möjligheterna att skapa ett gemensamt förfaringssätt åtminstone i Norden och på längre sikt även i hela EU-området eller i hela OECD.

En större del av ansvaret för statistikföringen av trafikolyckor skall överföras på väghållarna, i praktiken på Vägförvaltningen, som borde ha ett så kallat sektoransvar för utnyttjandet av de olycksuppgifter polisen anmäler i väg- och gatuhållningen. Alla aktörer som ansvarar för väg- och trafikmiljöerna skall ha åtkomst till datamaterialet enligt självkostnadsprincipen. Frågor som gäller individens skydd och liknande skall lösas i hela kedjan så att de som behöver informationen ska få ut så mycket som möjligt av den. Samarbetet mellan dem som ansvarar för statistikföringen av olyckor och dem som utnyttjar statistiken skall ökas. Användningen av kartbaserade verktyg för utnyttjandet av statistiken skall särskilt utvecklas.

Systemet med undersökningsnämnder för trafikolyckor genererar detaljerad information och förslag till förbättring av säkerheten, och utnyttjandet av dessa skall förbättras både på det lokala och det nationella planet. Hur säkerhetsförslagen verkställs skall följas upp mer systematiskt än idag.

Förutom uppgifterna om trafikolyckor behöver trafiksäkerhetsverksamheten andra uppföljningsmetoder för att man skall kunna se vilka faktorer som påverkar de registrerade olyckorna och förändringarna i följderna av dessa. Förutom effektiviteten är det viktigt att följa upp den utveckling som gäller själva säkerhetsverksamheten. Det skall finnas en kontinuitet i organisationen av och resursfördelningen för forskningsverksamheten, vid behov även internationellt samarbete, för att uppföljningen skall ge uppdaterad och aktuell information.

Utgångspunkten är ett resultatprisma som tagits i bruk i förvaltningen. I detta bygger effektiviteten på resultaten av olika förvaltningsområdens och aktörers gemensamma åtgärder. Att åstadkomma effektivitet är ett samhälleligt huvudmål och faller särskilt på ministeriernas ansvar. De organisationer som ansvarar för verksamheten tar självfallet ansvar även för effektiviteten, men deras särskilda ansvarsområde är att effektivt producera förstklassiga åtgärder för säkerheten. Samtidigt ansvarar de för kompetensutvecklingen på sitt eget område.

Vid uppföljningen används därmed både resultatindikatorer och processindikatorer. Resultatindikatorerna visar på ef-

fektiviteten eller på de skeden som föregått dem, till exempel effekter på trafikbeteendet. Processindikatorerna anger i sin tur vilka åtgärder som vidtagits och i vilken omfattning. Den önskade effektiviteten kan inte uppnås utan fungerande processer och resurser och kompetens att hantera dessa.

Utvecklingen av uppföljningen förutsätter följande:

Ett tillräckligt stort antal resultatindikatorer skall definieras för utvärderingen av effektiviteten.

Indirekta indikatorer skall utvecklas för sådana åtgärder (t.ex. upplysning, utbildning, information) där det är svårt att direkt utvärdera effektiviteten.

För de viktigaste verksamhetsområdena inom förvaltningen skall processindikatorer definieras för uppföljningen av verksamhetens omfattning, kvalitet och effekter.

Planernas utfall och effektivitet, åtgärdernas effekter och själva verksamheten skall följas upp och åtgärder för att rätta till avvikelser fastställas.

Uppföljningsindikatorer

Ibrukttagande av fungerande resultat- och processindikatorer

Realiseringsansvar

Alla organisationer när det gäller utvecklingen och ibrukttagandet av egna resultat- och processindikatorer

Säkerställande och förbättring av förutsättningarna

I enlighet med regeringsprogrammets principer behövs, även i trafiksäkerhetsarbetet, starkare ledarskap och engagemang samt bättre samarbete mellan förvaltningsområdena. Strävan efter effektivitet i kombination med knappa resurser har i de olika organisationerna lett till att man fokuserar allt mer på kärnområdena i den egna verksamheten. Men för att säkerhetsarbetet skall ge goda resultat behövs åtgärder inom olika sektorer som genomförs samtidigt och stöder varandra. Därvid måste man beakta helheten av behoven och även satsa på sådana områden som inte nödvändigtvis alltid är de mest aktuella med avseende på den egna verksamheten.

Att utveckla ett fastare grepp om ledningen av säkerhetsarbetet är en ny utmaning för förvaltningen. Att leda och utföra trafiksäkerhetsarbetet har länge varit en starkt centraliserad uppgift. Säkerhetsarbetet och det relaterade ansvaret bör dock i högre grad fördelas neråt i förvaltningen, på de regionala och lokala organisationerna (t.ex. länen, kommunerna). På det sättet förs säkerheten närmare själva aktörerna och människorna och därigenom blir det möjligt att tillgodose olika behov och bädla för nya idéer.

Utvecklingen av förutsättningarna för trafiksäkerhetsarbetet förutsätter följande åtgärder:

Utveckling och förstärkning av samverkan mellan förvaltningsområdena samt ledningen och organisationen av denna. Utöver förhandlingsdelegationen behövs en styrgrupp för trafiksäkerhetsarbetet. Denna skall utgöras av den strategiska ledningen.

På nyckelområdena skall tillräckliga resurser allokeras för genomförandet av en tillräckligt omfattande säkerhetsverksamhet. För detta ändamål är det skäl att ta fram nya finansieringsformer för säkerhetsarbetet.

Förändringar som relaterar till trafiksystemet och tjänsteprinciperna i systemet skall möjliggöras, bl.a. på vilka sätt man förflyttar sig och hur dessa sätt kan utvecklas samt alternativa och säkra sätt att röra på sig.

I planeringen och i planeringsprinciperna skall säkerheten och de mänskliga kraven beaktas i högre grad.

Berörda parter skall förbinda sig till verkställandet av de utsedda linjerna för utvecklingen av säkerheten på lång sikt.

Företag, organisationer och enskilda individer skall bära sin del av ansvaret.

Inom förvaltningen skall ansvaret delegeras neråt och tillräckliga resurser tillställas (t.ex. i länen och kommunerna).

Forsknings- och utvecklingsverksamheten skall ge underlag för nya idéer och implementeringen av dessa.

6 Uppföljning av utfallet och effekterna av programmet



Över realiseringen av detta program och dess resultat sammanställs varje år en rapport för delegationen för trafiksäkerhetsfrågor. Det gemensamma resultatmåttet för samtliga instanser som medverkar i programmet utgörs av antalet olyckor och dödsoffren i dessa. Siffrorna jämförs med målen för programmet.

Verksamheten i de organisationer som ansvarar för verkställandet av programmet följs upp genom uppgiftsrelaterade processmått. Hur väl samarbetet fungerar utvärderas också. Riktgivande uppskattningar kan göras om effektiviteten hos programmet och dess åtgärder, och dessa uppskattningar kan också jämföras med motsvarande kostnader för åtgärderna. En sådan granskning visar att målen för programmet är realistiska; genom ändamålsenlig resursallokering kan de uppställda målen nås.

6.1 Uppföljning av programmets utfall

Förvaltningen följer upp utfallet av de mål som ställts upp för programmen och åtgärderna med hjälp av regelbundna resultatrapporter. Över detta program och dess resultat sammanställs varje år en rapport för trafiksäkerhetsdelegationen.

Resultaten kan studeras på många sätt och många plan. Nivåerna beskrivs med hjälp av ett så kallat resultatprisma. På alla tre nivåer i resultatprismat kan – och bör – man använda mätredskap som visar på förändringar i enlighet med verksamhetens mål. I organisationerna i trafiksäkerhetsbranschen mäts den högsta nivån, effekten på samhället som förändringar i säkerheten, vanligtvis i form av antalet förolyckade i trafiken.

På nästa nivå, processnivån, kan måtten vara siffror som visar på utfallet av de planerade åtgärderna eller andra mått på åtgärder som siktar på att förbättra trafiksäkerheten.

På resursnivån skall man åter mäta utvecklingen av den yrkesmässiga kompetensen och de intellektuella resurserna samt den relaterade arbetshälsan bland personalen i respektive organisation. När det gäller genomförandet av hela programmet är samarbetet en resurs som även den kan utvärderas med avseende på nivå och friktionslöshet. För genomförandet av tväradministrativa program behövs ett samarbetsorgan bestående av representanter för de ansvariga instanserna. Detta kan förhandla om det praktiska samordnandet och ömsesidiga stödet.

När det gäller att fastställa och följa upp målen är det till fördel om dessa kan beskrivas kvantitativt. Om detta inte är möjligt – om det inte finns någon naturlig måttenhet – måste man nöja sig med kvalitativa utvärderingar. När det gäller åtgärder av engångsnatur som ingår i programmen räcker det med att konstatera om åtgärden har utförts eller inte.

Ett uppföljningssystem med tre nivåer byggs upp enligt följande:

1. Utvecklingen av trafiksäkerheten skall för alla organisationer vara det främsta måttet på programmets samhällsliga verkningar. Målen i planen, en förbättring av säkerhetsnivån på 6–7 % i genomsnitt per år, utgör jämförelsegrunden för utvärderingen av utvecklingen. En gynnsam utveckling ger på samma gång en subjektiv känsla av säkerhet, en kvalitetsfaktor som medborgarna sätter värde på i sin livsmiljö.
2. Verksamheten i de organisationer som medverkar i programmet och resultatet av denna beskrivs med indikatorer som relaterar till respektive aktörs centrala ansvar:

Kommunikationsministeriet:

de ekonomiska resurser som årligen kan användas för att främja trafiksäkerheten

Vägförvaltningen:

antalet döda och skadade på allmänna vägar

Fordonsförvaltningscentralen:

nivån på trafiksäkerheten i fordonsbeståndet

Inrikesministeriet, polisen:

antalet offer i alkohol- och drogrelaterade olyckor, den automatiska trafikövervakningens omfattning

Social- och hälsovårdsministeriet:

omfattningen av övervakningen av kör- och vilotider

Kommunförbundet, kommunerna:

omfattningen på områden i bosättningscentrumen där man lugnar ner trafiken

Gränsbevakningsväsendet, tullen:

den årliga övervakningsprestationen

Trafikskyddet:

i vilken omfattning de som rör sig på vägarna är säkerhetsmedvetna och använder säkerhetsutrustning

3. Grunden för resultatprismat utgörs av organisationernas intellektuella resurser samt sakkunskap och förutsättningar att utnyttja den, såväl för den egna organisationens som det gemensamma programmets mål. Vid den årliga rapporteringen om programmets resultat samlas utvärderingar av hur samarbetet fungerat in av alla aktörer som medverkat i programmet.

6.2 Utvärdering av åtgärdernas effektivitet

Det föreslagna målet för att förbättra trafiksäkerheten är ambitiöst men grundar sig på realistiska bedömningar. Det stöds även av den senaste tidens utveckling i de länder som har den bästa trafiksäkerheten och där den relativa säkerheten redan nu närmar sig Finlands mål för år 2010.

Innan planen sammanställdes lät man genomföra ett projekt inom ramen för forskningsprogrammet för trafiksäkerheten på lång sikt (LINTU), där man utvärderade olika åtgärders effekter på trafiksäkerheten samt säkerhetspotentialen i Finland. I samband med projektet (Peltola m.fl.; *Utvärdering av effekten av trafiksäkerhetsåtgärder och erfarenheter av att sammanställa dessa till ett trafiksäkerhetsprogram*; Lintu-publikationer 1/2005) utvecklades metoder och ett verktyg (det så kallade TEPA-verktyget) för detta ändamål. Med verktyget kan man utvärdera effekterna av olika åtgärdspaket på trafiksäkerheten i Finland. De som utförde undersökningen har utvärderat effektiviteten hos de åtgärder som läggs fram i trafiksäkerhetsplanen samt kostnaderna i anslutning till dessa med hjälp av denna metod.

Uppskattningarna av åtgärdernas verkningar, vilka lades fram i den ursprungliga undersökningen, har däremot tagits

från en norsk handbok i trafiksäkerhet (Elvik & Vaa, 2004), som innehåller resultat från trafiksäkerhetsundersökningar i hela världen. Uppgifterna och uppskattningarna av verkningarna har kompletterats med inhemska forskningsresultat.

Utvärderingen av de åtgärder som behövs för att trafiksäkerhetsmålet skall nås är en mycket krävande uppgift bland annat därför att utvecklingen av säkerheten påverkas av många andra faktorer utanför det egentliga trafiksäkerhetsarbetet. Det finns mycket forskningsrön om ämnet, men uppgifterna om verkningarna är ofta osammanhängande, motstridiga och av varierande kvalitet. Dessutom grundar sig uppgifterna på ett begränsat material. Utvärderingsmetoderna lämpar sig bäst för utvärderingen av de genomsnittliga verkningarna av relativt länge kända åtgärder. Däremot finns det naturligtvis inte så pålitliga metoder för utvärderingen av nya obeprövade åtgärder. Effekterna av sådana åtgärder som bara gäller ett visst vägnivåsnitt eller en viss olyckstyp är, tack vare begränsningarna, lättare att utvärdera än sådana åtgärder som påverkar den allmänna säkerheten, till exempel utbildning och kampanjer.

I tabellen nedan uppskattas effekten av de i trafiksäkerhetsplanen föreslagna åtgärderna på dödsolyckorna samt kostnaderna för åtgärderna. En exakt omfattning av åtgärden, till exempel vägens längd, har i trafiksäkerhetsplanen bara lagts fram för vissa åtgärder, och därför grundar sig kalkylerna i denna tabell huvudsakligen på exempliknande antaganden om åtgärdernas omfattning. Många av åtgärderna är dock av den typen att man inte har kunnat uppskatta verkningarna av dem eftersom det inte finns tillgång till forskningsbaserad kunskap om åtgärdens verkningar. Därför skall minskningarna i antalet förolyckade i trafiken samt kostnaderna för åtgärderna i denna tabell betraktas som riktgivande.

Tabellen visar en uppskattning av den potentiella effekten av de i trafiksäkerhetsplanen föreslagna åtgärderna år 2010. Man räknar med att flera av de föreslagna teknikrelaterade åtgärderna, till exempel ett obligatoriskt alkoholås, år 2010 fort-

farande kommer att vara i ett skede där man inte kan räkna ut effekterna på säkerheten. I kostnaderna för åtgärderna har man bara beaktat till exempel väghållarens och polisens kostnader, inte kostnaderna för bränsle och tid i trafiken. Kostnaderna för åtgärderna har beräknats för en verkningstid på 20 år.

Minskningarna av antalet förolyckade i trafiken har i tabellen beräknats för ett läge där bara ifrågavarande åtgärd genomförs. Åtgärderna påverkar delvis samma olyckor, och därför blir samverkan av åtgärderna mindre än summan av effekterna av enskilda åtgärder. Om man beaktar överlappningen hos åtgärderna enligt TEPA-verktyget minskar den uppskattade effektiviteten med ca 10 %.

De uppskattade åtgärderna minskar antalet förolyckade i trafiken med ca 147 per år, om man inte beaktar att åtgärderna överlappar varandra, och med ca 132 per år, om man räknar med överlappningen. Eftersom en del av åtgärderna blev utanför effektivitetskalkylen, skulle ett verkställande av trafiksäkerhetsplanen antagligen minska antalet förolyckade i trafiken i fler än de uppskattade 132 fallen.

Enligt denna utvärderingsmodell skulle priset för ett liv som sparas per år genom åtgärderna i planen motsvara nästan det kalkylmässiga priset för ett dödsfall. Om man till exempel låter bli att beakta bötesinkomsterna från åtgärderna försvagas den kalkylmässiga nytto-kostnadsrelationen och kalkyleringssättet utesluter den övriga nyttan av den förbättrade säkerheten förutom minskningen i dödsfallen. Men samtidigt finns det anledning att poängtera att kalkylen är riktgivande och bygger på stort antal olika antaganden, bland annat om sättet att verkställa åtgärderna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det med avseende på säkerhetsnyttan lönar sig att verkställa de uppskattade åtgärderna. Det är dock skäl att samtidigt framhäva att kalkylen är riktgivande och bygger på stort antal olika antaganden, bland annat om sättet att verkställa åtgärderna.

Åtgärd	Minskning i antalet förolyckade/år ¹⁾	Kostnad 1 000 euro minskning i antalet förolyckade med 1 person ²⁾
5.1 Mötesolyckor på huvudvägar	7,2	2 800
5.2 Olyckor med fotgängare och cyklister i bosättningscentra	20,2	2 600
5.3 Alkohol- och drogrelaterade olyckor sammanlagt	4,8	6 600
5.4 Olyckor i yrkestrafiken	3,3	1 300
5.5. För hög körhastighet	35,0	590
5.6 Lindring av följderna av trafikolyckor	76,5	
5.7 Övriga problemområden och åtgärder	0,2	
Alla åtgärder vars effektvärden man känner till, sammanlagt	147,2	2 800

¹⁾ om bara denna åtgärd genomförs (inga överlappningar)
²⁾ årliga kostnader för att spara ett liv per år

Tabell 4: Uppskattad effektivitet hos de i planen föreslagna åtgärderna på basis av TEPA-utvärderingsmetoden.

Kommunikationsministeriet

PB 31

00023 Statsrådet

Telefon (09) 16002

www.mintc.fi